Niveau(x) d'enseignement : 5 Numéro EDUQ : 9470024
Centre d'intérêt : 874

Blouin, Roch.

Transport : orientations pour le développement du secteur : document de consultation / [recherche et rédaction, Roch Blouin ; coordination, André Blanchet ; Direction générale de la formation professionnelle]. -- [Québec] : Ministère de l'éducation, 1990.
133 p. : ill. , 28 cm.

La couv. porte en outre : 22; La formation professionnelle au secondaire. Code : 9091-10026; 16-4155-52. Bibliogr. : p. 127-128.

ISBN 2-550-15534-3

Vedette(s)-secondaire(s) : Blanchet, André, éd * Québec (Province). Ministère de l'éducation. Direction générale de la formation professionnelle

Descripteur(s) : Techniques physiques * Formation professionnelle * Développement de programmes * Programme d'études * Statut socio-économique * Main-d'oeuvre * Organisation pédagogique * Marché du travail * Population scolaire * Plan de développement * Statistiques * Secondaire (Ordre d'enseignement) * Collégial (Ordre d'enseignement)

Identificateur(s) de sujet : Transport

Ce document présente quatre grands volets du secteur "transport" en vue de procéder au développement des programmes : 1- le profil socio-économique du secteur (entreprises, main-d'oeuvre, professions, faits nouveaux); 2- les besoins de main-d'oeuvre anticipés pour chaque profession exercée dans le secteur; 3- l'organisation de la formation professionnelle (programmes, population scolaire, lieux de formation); 4- l'écart entre le nombre de finissants formés par le système d'éducation et le nombre de travailleurs requis dans l'industrie. Cette démarche conduit à la formulation de deux hypothèses de développement relatives aux programmes de ce secteur et à la réflexion autour de mesures supplémentaires à mettre en oeuvre pour favoriser ce développement.

Type de document :

22 TRANSPORT

ORIENTATIONS POUR LE DÉVELOPPEMENT DU SECTEUR

DOCUMENT DE CONSULTATION

020801
7890009

FORMATION PROFESSIONNELLE *au secondaire*

Québec

94 70024

TRANSPORT

ORIENTATIONS POUR LE DÉVELOPPEMENT DU SECTEUR

DOCUMENT DE CONSULTATION

Équipe de production

Recherche et rédaction	Roch Blouin, c.o.
Coordination	André Blanchet, DGFP, MEQ
Correction-révision	Karen Dorion-Coupal Services linguistiques Dorion-Coupal enr.
Saisie du texte et édition électronique	Lucie Bédard Services de publicatique enr.
Consultation	André Breault, responsable du secteur Transport DGFP, MEQ

Remerciements

La réalisation de cet ouvrage s'est avérée possible grâce à la participation de nombreuses personnes et organismes.

La Direction générale de la formation professionnelle du ministère de l'Éducation du Québec tient à souligner le nombre et la qualité des renseignements fournis par les personnes consultées, ainsi que leur grande disponibilité au moment des visites d'entreprises et entrevues effectuées. Une liste des personnes-ressources et des organismes contactés a été placée à la fin du document.

Les lecteurs noteront toutefois que ces personnes n'ont pas validé le contenu du présent ouvrage.

Direction des Communications
Ministère de l'Éducation

Gouvernement du Québec
Ministère de l'Éducation, 1990 — 9091-10026

ISBN 2 - 550 - 15534 - 3

Dépôt légal — quatrième trimestre 1990
Bibliothèque nationale du Québec

020801
7890009

PRÉSENTATION GÉNÉRALE

Objectif général et structure du document

Afin de mettre en lumière les avenues possibles du développement de l'enseignement professionnel dans le secteur *Transport*, et ainsi concrétiser l'importante réforme en cours, nous avons ouvert dans les premiers chapitres de cet ouvrage quatre grands volets :

1. Le profil socio-économique du secteur (entreprises, main-d'oeuvre, professions, faits nouveaux);
2. Les besoins de main-d'oeuvre anticipés pour chaque profession exercée dans le secteur;
3. L'organisation de la formation professionnelle (programmes, population scolaire, lieux de formation);
4. L'écart entre le nombre de finissants formés par le système d'éducation et le nombre de travailleurs requis dans l'industrie.

Cette démarche a conduit à la formulation de deux hypothèses de développement relatives aux programmes du secteur. Faut-il développer un seul programme de conduite de véhicules lourds routiers? Serait-il pertinent de développer des programmes distincts préparant à la conduite de camions lourds et d'autobus? Ces questions en ont soulevé d'autres... Dans quels établissements d'enseignement devrait-on offrir la formation? À quels types d'élèves devrait-on la destiner? Y a-t-il d'autres mesures à prendre pour mieux adapter l'enseignement offert dans ce secteur professionnel aux exigences du monde du travail?

Les quatre premiers chapitres fournissent de précieux éléments de réponse à ces questions. Ces éléments font l'objet des chapitres 5 et 6.

Démarche de recherche

Ce document présente les données de nombreuses études réalisées par des instances gouvernementales ou parapubliques : bulletins statistiques, monographies sectorielles, répertoires de profils de formation professionnelle, etc.

Il résulte également de la consultation de représentants de plusieurs entreprises, associations professionnelles ou organismes directement reliés au secteur. Une liste des documents de référence et des personnes-ressources consultées a été placée à la fin du document. Les chiffres entre parenthèses accompagnant les tableaux, cartes ou citations renvoient aux sources d'information correspondantes.

La démarche de recherche qui a présidé à cette étude est explicitée dans le document-synthèse *Guide pratique pour l'élaboration des plans de développement de secteur*, disponible sur demande à la Direction générale de la formation professionnelle du ministère de l'Éducation du Québec. Les lecteurs intéressés à en savoir davantage sur la structure interne du présent ouvrage sont invités à consulter le guide mentionné.

Mise en garde

De façon générale, les renseignements contenus dans ce document de consultation visent à outiller la Direction générale de la formation professionnelle du MEQ dans ses prises de position concernant les programmes d'études offerts dans le secteur du transport (chapitres 5 et 6).

En fait, l'originalité et le mérite du présent ouvrage résident dans le lien qu'il établit entre les besoins de main-d'oeuvre observés dans le secteur et les interventions jugées souhaitables sur le plan des programmes d'études. Aussi, le portrait socio-économique tracé dans les deux premiers chapitres ne prétend pas constituer une analyse économique formelle de ce secteur d'activité, mais plutôt une présentation structurée de données obtenues de sources officielles et sujettes à interprétation.

Les lecteurs veilleront à interpréter avec soin les données avancées dans certains tableaux car, selon la source utilisée, il arrive que les méthodes et les années de cueillette diffèrent. Un effort a été fait cependant pour recourir aux sources qui reflétaient le plus fidèlement possible la situation actuelle.

Précisions

L'expression «demande supplémentaire de main-d'oeuvre» traduit les besoins anticipés de travailleurs à moyen terme (1988-1992) et à long terme (1988-2000), tels que rapportés dans le Système de projection des professions au Canada (SPPC).

Une liste des sigles, abréviations et acronymes utilisés dans le document apparaît aux dernières pages.

Consultation prévue

De façon systématique, le ministère de l'Éducation consultera les partenaires de l'éducation et du monde du travail sur les orientations proposées dans ce document. Le rapport de consultation qui en émanera servira à établir les priorités de développement du secteur Transport dans le réseau scolaire. Ces priorités sectorielles seront confrontées à celles des autres secteurs professionnels pour lesquels un semblable document aura été produit.

Cette vaste opération se conclura par l'élaboration du Plan quinquennal des productions de programmes pour le secondaire qui tiendra compte notamment des contraintes financières.

Lecture rapide

Les chapitres 5 et 6 de cet ouvrage renferment les éléments clés des orientations à donner au développement du secteur professionnel.

PRÉSENTATION DU SECTEUR

Créé en 1989 par une disposition du ministre de l'Éducation, le secteur professionnel Transport comprend deux spécialités : le pilotage d'aéronefs et de navires, enseigné au collégial, et la conduite de camions lourds et d'autobus, enseignée au secondaire.

Deux centres publics de formation offrent cette dernière spécialité. Ils le font, depuis septembre 1990, au moyer d'un seul programme d'études dit transitoire : Conduite de véhicules lourds routiers (camions et autobus).

Il faut rappeler, pour comprendre l'état actuel du secteur, que la décennie 1980-1990 a été marquée par des développements importants dans l'industrie du transport au Canada et au Québec. La libéralisation de la concurrence, l'introduction d'une nouvelle réglementation concernant la conduite préventive et la protection de l'environnement, de même que le recours aux nouvelles technologies dans la fabrication des véhicules comme dans toutes les opérations de transport ont créé des besoins de perfectionnement importants au sein de la main-d'oeuvre en emploi à qui l'on doit maintenant assurer une relève nouvellement qualifiée pour répondre à cette évolution.

D'abord voué à combler les besoins de recyclage et de perfectionnement des adultes, le secteur Transport doit aujourd'hui augmenter ses efforts de formation initiale pour arriver à fournir à l'industrie, sur une base annuelle, environ 500 nouveaux apprentis conducteurs de véhicules lourds routiers qualifiés.

Cette formation initiale doit être offerte à la fois aux élèves jeunes et adultes dans un souci d'harmonisation des effectifs cibles. L'introduction du programme transitoire de conduite de véhicules lourds routiers s'inscrit dans une telle démarche.

TABLE DES MATIÈRES

CHAPITRE 1. PROFIL SOCIO-ÉCONOMIQUE 1

1.1 Les entreprises 1
- A. Catégories d'entreprises 3
- B. Taille des entreprises 11
- C. Particularités des entreprises 21
- D. Demande de main-d'oeuvre par catégorie d'entreprise 23

1.2 Les travailleurs et travailleuses 27

1.3 Les professions 37
- A. Identification des professions du secteur 39
- B. Liens horizontaux entre les professions du secteur 45

1.4 Les facteurs socio-économiques déterminants 47

CHAPITRE 2. DEMANDE SUPPLÉMENTAIRE DE MAIN-D'OEUVRE PAR PROFESSION 59

2.1 La demande supplémentaire de main-d'oeuvre pour les professions courantes 59
- A. Évolution de l'emploi 61
- B. Demande supplémentaire de main-d'oeuvre 62
- C. Demande supplémentaire de main-d'oeuvre pour le groupe Camionneurs 67
- D. Demande supplémentaire de main-d'oeuvre pour le groupe Conducteurs d'autobus . . 69

2.2 La demande supplémentaire de main-d'oeuvre pour les professions nouvelles 73

CHAPITRE 3. ORGANISATION DE LA FORMATION PROFESSIONNELLE . . 77

3.1 Le secteur 77
- A. Définition du secteur actuel 79
- B. Définition du secteur effectif 82

3.2 Les formations 85
- A. Programmes d'études 87
- B. Effectif scolaire 89
- C. Enseignements 97
- D. Caractéristiques des formations 99

LISTE DES TABLEAUX

TABLEAU 1	Catégories d'entreprises	4
TABLEAU 1.1.A.	Description des activités économiques par catégorie et par classe	5
TABLEAU 2	Taille des entreprises	11
TABLEAU 1.1.B.b)1°	Statistiques du transport aérien au Québec en 1986 et 1987	14
TABLEAU 1.1.B.b)2°	Statistiques du transport maritime au Québec	15
TABLEAU 1.1.B.b)3°	Statistiques du transport ferroviaire au Canada	16
TABLEAU 1.1.B.b)4°	Statistiques du transport routier en commun au Québec en 1986 et 1987	16
TABLEAU 1.1.B.b)5°	Transporteurs routiers de marchandises, Québec, 1986 et 1987	17
TABLEAU 1.1.B.b)6°	Immatriculations selon le nombre d'essieux, Québec, 1988	18
TABLEAU 1.1.B.c)1°	Transport des marchandises au Canada et au Québec, 1986 et 1987	19
GRAPHIQUE 1.1.B.c)2°	Transport des marchandises au Québec en 1986	20
TABLEAU 3	Particularités des entreprises	21
TABLEAU 1.1.C.	Particularités des entreprises par catégorie et par région	23
TABLEAU 4	Demande de main-d'oeuvre par catégorie d'entreprise	24
TABLEAU 5	Travailleurs et travailleuses	30
GRAPHIQUE 1.2.A.	Nombre et pourcentage de conducteurs de camions par région	31
GRAPHIQUE 1.2.B.	Nombre et pourcentage de conducteurs d'autobus par région	32
TABLEAU 1.2.C.	Composition industrielle des professions du secteur Transport	33
TABLEAU 1.2.D.	Segmentation des ressources humaines dans l'industrie du transport routier au Canada	35
TABLEAU 6	Identification des professions	39
TABLEAU 7	Liens horizontaux entre les professions	45
TABLEAU 1.4.A.	Facteurs socio-économiques déterminant la formation professionnelle	49
TABLEAU 1.4.B.	Synthèse des facteurs déterminant le transport routier des marchandises	56
TABLEAU 2.1.A.	Évolution de l'emploi par groupe professionnel	61
TABLEAU 2.1.B.a)	Surplus et pénuries de main-d'oeuvre prévus au Québec et dans ses régions pour 1990	62

CHAPITRE 4. ÉCART ENTRE L'OFFRE DE FORMATION ET LA DEMANDE SUPPLÉMENTAIRE DE MAIN-D'OEUVRE 101

4.1 L'écart entre l'offre de formation et la demande supplémentaire de conducteurs de véhicules lourds routiers 101

4.2 Explication de l'écart 105

CHAPITRE 5. HYPOTHÈSES DE DÉVELOPPEMENT 109

5.1 Les hypothèses de développement relatives au programme Conduite de véhicules lourds routiers 109

5.2 Les lignes directrices 113

A. Besoins prioritaires 115
B. Types d'élèves et types de formation 115
C. Lieux de formation 115

CHAPITRE 6. PROGRAMMES À DÉVELOPPER ET AUTRES MESURES À PRENDRE 117

6.1 Les programmes et les centres de formation 117

A. Programmes d'études 119
B. Centres de formation 119

6.2 Les autres mesures 121

BIBLIOGRAPHIE ET LISTE DE PERSONNES-RESSOURCES 125

Références bibliographiques 125

Personnes-ressources 129

ANNEXE I : Programmes pour la formation d'apprentis conducteurs par des mandataires accrédités par la SAAQ 133

LISTE DES TABLEAUX

TABLEAU 1	Catégories d'entreprises	4
TABLEAU 1.1.A.	Description des activités économiques par catégorie et par classe	5
TABLEAU 2	Taille des entreprises	11
TABLEAU 1.1.B.b)1°	Statistiques du transport aérien au Québec en 1986 et 1987	14
TABLEAU 1.1.B.b)2°	Statistiques du transport maritime au Québec	15
TABLEAU 1.1.B.b)3°	Statistiques du transport ferroviaire au Canada	16
TABLEAU 1.1.B.b)4°	Statistiques du transport routier en commun au Québec en 1986 et 1987	16
TABLEAU 1.1.B.b)5°	Transporteurs routiers de marchandises, Québec, 1986 et 1987	17
TABLEAU 1.1.B.b)6°	Immatriculations selon le nombre d'essieux, Québec, 1988	18
TABLEAU 1.1.B.c)1°	Transport des marchandises au Canada et au Québec, 1986 et 1987	19
GRAPHIQUE 1.1.B.c)2°	Transport des marchandises au Québec en 1986	20
TABLEAU 3	Particularités des entreprises	21
TABLEAU 1.1.C.	Particularités des entreprises par catégorie et par région	23
TABLEAU 4	Demande de main-d'oeuvre par catégorie d'entreprise	24
TABLEAU 5	Travailleurs et travailleuses	30
GRAPHIQUE 1.2.A.	Nombre et pourcentage de conducteurs de camions par région	31
GRAPHIQUE 1.2.B.	Nombre et pourcentage de conducteurs d'autobus par région	32
TABLEAU 1.2.C.	Composition industrielle des professions du secteur Transport	33
TABLEAU 1.2.D.	Segmentation des ressources humaines dans l'industrie du transport routier au Canada	35
TABLEAU 6	Identification des professions	39
TABLEAU 7	Liens horizontaux entre les professions	45
TABLEAU 1.4.A.	Facteurs socio-économiques déterminant la formation professionnelle	49
TABLEAU 1.4.B.	Synthèse des facteurs déterminant le transport routier des marchandises	56
TABLEAU 2.1.A.	Évolution de l'emploi par groupe professionnel	61
TABLEAU 2.1.B.a)	Surplus et pénuries de main-d'oeuvre prévus au Québec et dans ses régions pour 1990	62

TABLEAU 8	Demande supplémentaire de main-d'oeuvre par profession courante	64
GRAPHIQUE 2.1.B.b)1°	Demande annuelle à moyen terme (1988-1992)	65
GRAPHIQUE 2.1.B.b)2°	Demande annuelle à long terme (1988-2000)	66
TABLEAU 2.1.C.a)	Synthèse des prévisions de demande annuelle de main-d'oeuvre pour le groupe Camionneurs (CCDP 9175)	67
TABLEAU 2.1.C.c)2°	Tendances de l'industrie du camionnage et conséquences sur les conducteurs	68
TABLEAU 2.1.D.a)	Synthèse des prévisions de demande annuelle de main-d'oeuvre supplémentaire pour le groupe Conducteurs d'autobus (CCDP 9171)	70
TABLEAU 10	Liste des professions couvertes par chacun des programmes d'études du secteur actuel, 1989-1990	80
TABLEAU 11	Liste des professions couvertes par chacun des programmes du secteur effectif	83
TABLEAU 12	Programmes d'études du secteur professionnel	88
TABLEAU 3.2.A.	Cours de conduite de camions lourds, secteur privé	89
TABLEAU 13	Effectif scolaire	90
GRAPHIQUE 3.2.B.a)1°	Évolution des cours à temps complet et à temps partiel dans les centres de Saint-Jérôme et de Charlesbourg	93
GRAPHIQUE 3.2.B.a)2°	Évolution des inscriptions en formation de base et partielle dans les centres de Charlesbourg et de Saint-Jérôme	94
TABLEAU 3.2.B.b)	Effectif scolaire, secteur privé, 1988-1989	96
CARTE 3.2.C.a)	Localisation des centres de formation routière	98
TABLEAU 14	Écart entre l'offre de formation et la demande de conducteurs de véhicules lourds routiers	103
TABLEAU 6.1.B.	Scénarios de développement des centres de formation	120

CHAPITRE 1.
Profil socio-économique

1.1 LES ENTREPRISES

1.2 Les travailleurs et travailleuses

1.3 Les professions

1.4 Les facteurs socio-économiques déterminants

LES ENTREPRISES

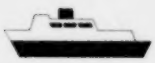
A. CATÉGORIES D'ENTREPRISES

Le secteur professionnel Transport couvre, au collégial et au secondaire, les activités reliées au transport aérien, maritime et terrestre des personnes et des marchandises.

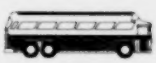
Le tableau 1 présente les catégories et les classes d'entreprises où l'on retrouve un nombre significatif (au moins 1 p. 100 de l'effectif) de travailleurs et travailleuses faisant partie des groupes suivants :

— pilotes d'aéronefs
(CCDP 9111 : pilotes, navigateurs ou navigatrices, mécaniciens, mécaniciennes);

— contrôleurs aériens, contrôleuses aériennes
(CCDP 9113 : personnel des services auxiliaires au sol);



— pilotes de navires
(CCDP 9151 : officiers de pont);



— conducteurs, conductrices d'autobus
(CCDP 9171);

— camionneurs, camionneuses
(CCDP 9175).

Ce tableau regroupe en neuf grandes catégories et 24 classes d'activité économique les industries listées dans le document Système de projection des professions au Canada (2) et occupant les travailleurs et travailleuses sus-mentionnés.

Le tableau 1.1.A. décrit les activités économiques des 24 classes précitées (3, 4).

Tableau 1
CATÉGORIES D'ENTREPRISES
(Profil socio-économique)

Catégories	Classes
• Industries primaires	– Foresterie – Mines
• Aliments et boissons	– Industries des boissons – Aliments divers
• Bois, pâtes et papiers	– Scieries, ateliers de rabotage, usines de bardeaux – Usines de pâtes et papiers
• Équipement de transport	– Fabrication d'aéronefs et de pièces
• Construction	– Entreprises générales – Entreprises spécialisées
• Transports	– Transport aérien et services – Transport par eau et services – Transport interurbain et rural par autocar – Réseaux de transport urbain – Déménagement et entreposage – Autre camionnage – Entretien de routes et de ponts – Autres transports
• Commerce	– Commerce de gros – Commerce de détail
• Enseignement	– Écoles primaires et secondaires – Enseignement et services annexes
• Administration publique	– Administration fédérale – Administration provinciale – Administration locale

Tableau 1.1.A.
DESCRIPTION DES ACTIVITÉS ÉCONOMIQUES PAR CATÉGORIE ET PAR CLASSE

Catégories – Classes	Activités économiques[a]	Description[b]
• Industries primaires		
Foresterie	– Production de bois à pâte	– Exploitation forestière
	– Exploitation forestière n.c.a.	
	– Services forestiers	– Industrie des services forestiers
Mines	– Mines de fer, mines métalliques diverses	– Mines de métaux
	– Combustibles minéraux	– Mines de charbon
		– Industries du pétrole brut et du gaz naturel
	– Mines non métalliques	– Mines d'amiante
		– Tourbières
		– Mines de gypse
		– Autres mines non métalliques diverses
	– Carrières et sablières	– Carrières, sablières et gravières
	– Services miniers	– Industries des services relatifs à l'extraction du pétrole brut et du gaz naturel
		– Industrie du forage à forfait
• Aliments et boissons		
Aliments divers	– Viande et volaille	– Industrie de la viande et de ses produits
		– Industrie des produits de la volaille
	– Poisson	– Industrie de la transformation du poisson
	– Préparation de fruits et légumes	– Conserveries de fruits et de légumes
		– Industrie des fruits et des légumes congelés
	– Industrie laitière	– Industrie du lait de consommation
		– Autres industries de produits laitiers
	– Meunerie et fabrication de céréales de table	– Meuneries
		– Industrie des mélanges de farine préparés et des céréales de table préparées
	– Fabrication d'aliments pour les animaux	– Industrie des aliments pour animaux

Sources : a. Bureau fédéral de la statistique. Classification des activités économiques. (3)
b. Statistique Canada. Classification type des industrie , 1980. (4)

1/6

Tableau 1.1.A.
DESCRIPTION DES ACTIVITÉS ÉCONOMIQUES PAR CATÉGORIE ET PAR CLASSE

Catégories – Classes	Activités économiques	Description
• Aliments et boissons		
Aliments divers (suite)	– Boulangerie et pâtisserie	– Industrie des biscuits – Industrie du pain et autres boulangeries-pâtisseries – Magasins d'alimentation spécialisés
	– Industries alimentaires diverses	– Industrie de la gomme à mâcher, des confiseries et du chocolat, du sucre de canne et de betterave, des huiles végétales, du thé et du café, des pâtes sèches, des croustilles, bretzels et maïs soufflé, du malt et farine de malt, autres
Industrie des boissons	– Fabricants de boissons gazeuses, distilleries, brasseries, producteurs de vins	– Industrie des boissons gazeuses, des produits de distillation, de la bière et du vin
• Bois, pâtes et papiers		
Scieries, ateliers de rabotage, usines de bardeaux	– Scieries, ateliers de rabotage et usines de bardeaux	– Industrie du bardeau et du bardeau fendu – Industrie des produits de scieries et d'ateliers de rabotage
Usines de pâtes et papiers	– Usines de pâtes et papiers	– Industrie des pâtes à papier, du papier journal, industrie du carton, industrie des panneaux de construction et autres industries du papier
• Équipement de transport		
Fabricants d'aéronefs et de pièces	– Fabrication d'aéronefs et de pièces	– Industrie des aéronefs et des pièces d'aéronefs
• Construction		
Entreprises générales	– Bâtiment	– Construction de bâtiments résidentiels : logements unifamiliaux, appartements, rénovation résidentielle – Construction de bâtiments industriels légers, commerciaux et d'institutions
		2/6

Tableau 1.1.A.
DESCRIPTION DES ACTIVITÉS ÉCONOMIQUES PAR CATÉGORIE ET PAR CLASSE

Catégories – Classes	Activités économiques	Description
• Construction		
Entreprises générales (suite)	– Ponts et voies publiques – Autres travaux de construction	– Construction de routes, rues et ponts – Construction industrielle : centrales d'énergie, infrastructures pétrolières et gazières, oléoducs et gazoducs – Construction lourde : aqueducs et égoûts, centrales hydro-électriques, lignes de transmission d'énergie et de télécommunications
Entreprises spécialisées	– Industrie des entrepreneurs spécialisés et des services à la construction	– Travaux sur chantier, travaux de charpente et connexes – Travaux extérieurs de finition – Installations mécaniques, plomberie, chauffage et climatisation – Travaux d'électricité – Travaux d'intérieur et de finition – Services relatifs à la construction : lotissement, déménagement de maisons et autres
• Transports		
Transport aérien et services	– Transport aérien régulier et spécial – Services auxiliaires des transports aériens	– Industrie du transport aérien par vols réguliers, nolisés ou spécialisés – Exploitation d'aéroports, location d'aéronefs, entretien d'aéronefs – Transport aérien spécialisé : aéro-clubs, écoles de pilotage, photographie aérienne, poudrage et pulvérisation des récoltes, inspection et surveillance aériennes
Transport par eau et services	– Transports par eau – Services auxiliaires des transports par eau	– Industrie du transport par eau de voyageurs et de marchandises – Traversiers, remorquage maritime et affrètement de navires – Industrie de la manutention des cargaisons, de l'administration portuaire – Sauvetage maritime – Pilotage maritime – Agences d'expédition maritime

Direction des Communications
Ministère de l'Éducation

Tableau 1.1.A.
DESCRIPTION DES ACTIVITÉS ÉCONOMIQUES PAR CATÉGORIE ET PAR CLASSE

Catégories – Classes	Activités économiques	Description
• **Transports** (suite)		
Transport interurbain et rural par autocar	– Transport en commun	– Industrie du transport en commun interurbain et rural
Réseaux de transport urbain	– Transport en commun	– Industrie du transport en commun urbain
Déménagement et entreposage	– Camionnage	– Industrie du déménagement et de l'entreposage de biens usagers
Autre camionnage	– Camionnage	– Industrie du camionnage de marchandises ordinaires, de liquides en vrac, de matières sèches en vrac, de produits forestiers – Autres industries de camionnage
Entretien de routes et de ponts	– Services relatifs aux transports	– Industrie de l'entretien des routes, des rues et des ponts
Autres transports	– Transport en commun	– Industrie du transport scolaire et des services de transport par autobus nolisés et d'excursion
	– Autres industries du transport par eau	– Services de taxi par eau – Visites touristiques
• **Commerce**		
Commerce de gros	– Produits pétroliers – Alimentation	– Grossistes de produits pétroliers – Confiserie, produits laitiers, volaille et oeufs, poisson et fruits de mer, produits alimentaires congelés, fruits et légumes frais, viande, produits de la viande et autres produits alimentaires – Boissons gazeuses et boissons
	– Véhicules automobiles	– Grossistes de véhicules automobiles et d'accessoires

4/6

Tableau 1.1.A.
DESCRIPTION DES ACTIVITÉS ÉCONOMIQUES PAR CATÉGORIE ET PAR CLASSE

Catégories – Classes	Activités économiques	Description
• **Commerce**		
Commerce de gros (suite)	– Matériaux de construction et bois de sciage	– Bois de sciage, contre-plaqués et bois d'oeuvre – Peintures, vitres et papiers peints – Autres matériaux de construction
	– Grossistes n.c.a.	– Fournitures agricoles, jouets et articles de loisirs et de sport – Fournitures photographiques et instruments de musique – Bijoux et montres – Produits chimiques d'usage ménager et industriel – Autres produits n.c.a.
Commerce de détail	– Magasins d'alimentation	– Épiceries – Magasins d'alimentation spécialisés
	– Marchandises diverses	– Magasins à rayons – Magasins généraux – Autres magasins de marchandises diverses
	– Détaillants de véhicules automobiles	– Concessionnaires d'automobiles neuves – Concessionnaires d'automobiles d'occasion
	– Quincailleries	– Quincailleries – Magasins de vitre, de peinture et de papier peint
	– Meubles et appareils ménagers	– Magasins de meubles de maison, d'appareils ménagers, de postes de télévision, de radios et d'appareils stéréophoniques – Magasins de revêtements de sol, de tentures – Magasins de marchandises d'occasion
	– Médicaments	– Pharmacies – Magasins de médicaments brevetés et de produits de toilette

Tableau 1.1.A.
DESCRIPTION DES ACTIVITÉS ÉCONOMIQUES PAR CATÉGORIE ET PAR CLASSE

Catégories – Classes	Activités économiques	Description
• Enseignement		
Écoles primaires et secondaires	– Enseignement élémentaire et secondaire	– Écoles primaires et secondaires
Enseignement et services annexes	– Autres services d'enseignement	– Écoles de marine
• Administration publique		
Administration fédérale	– Services fédéraux	– Services de protection – Services relatifs au travail, à l'emploi et à l'immigration – Affaires étrangères, aide internationale – Services administratifs, gestion des ressources humaines et des services économiques
Administration provinciale	– Services provinciaux	– Services de protection – Services relatifs au travail et à l'emploi – Services administratifs, gestion des ressources humaines et des services économiques
Administration locale	– Services locaux	– Services de protection – Services administratifs généraux – Gestion des ressources humaines et des services économiques
		6/6

B. TAILLE DES ENTREPRISES

a) Vue générale

Le tableau 2 présente la taille des entreprises actives dans le secteur des transports au Québec par catégorie et par classe d'activité économique. La répartition des entreprises selon le nombre d'employés est tirée du Fichier central des entreprises (5) de janvier 1990 et se présente comme suit :

— petites : moins de 10 employés;

— moyennes : de 11 à 99 employés;

— grandes : plus de 100 employés.

Une quatrième catégorie d'entreprises non classifiées (NC) comprend celles dont le nombre d'employés n'est pas connu. La très forte proportion d'entreprises inscrites à cette colonne s'explique par le fait que les sièges sociaux, les sociétés mères et les entreprises enregistrées ne sont pas tenus de produire un rapport annuel de leurs activités économiques à l'inspecteur général des institutions financières.

Les statistiques présentées à la colonne «nombre d'employés» sont tirés du SPPC (2) et se rapportent à l'ensemble des travailleurs et travailleuses de chaque classe d'activité, dépassant ainsi le seul domaine du transport.

Tableau 2
TAILLE DES ENTREPRISES
(Profil socio-économique)

Catégories	Classes	Nombre d'entreprises[a]					Nombre[b] d'employés 1988
		P	M	G	NC	Total	
• **Industries primaires**	– Foresterie	1 628	191	16	2 729	4 564	17 000
	– Mines	718	116	23	575	1 432	21 000
		2 346	307	39	3 304	5 996	38 000
• **Aliments et boissons**	Industrie des boissons	73	45	4	97	219	52 000
	Aliments divers	460	284	40	453	1 237	
		533	329	44	550	1 456	52 000

Sources
a. Service du Fichier central des entreprises. Statistiques du domaine du transport par strate du nombre des employés, Québec, 16 janvier 1990.
b. Emploi et Immigration Canada. SPPC, Moyenne d'emploi par niveau, Québec, scénario 1989.

Légende
P petites entreprises (moins de 10 employés)
M moyennes entreprises (de 11 à 99 employés)
G grandes entreprises (plus de 100 employés)
NC entreprises non classifiées

1/3

Tableau 2
TAILLE DES ENTREPRISES
(Profil socio-économique)

Catégories	Classes	Nombre d'entreprises[a]					Nombre[b] d'employés 1988
		P	M	G	NC	Total	
• **Bois, pâtes et papiers**	– Scieries, ateliers de rabotage et usines de bardeaux	226	160	19	680	1 085	37 000
	– Usines de pâtes et papiers	57	32	28	33	150	45 000
		283	192	47	713	1 235	82 000
• **Équipement de transport**	– Fabrication d'aéronefs et de pièces	44	9	3	28	84	46 000
• **Construction**	– Entreprises générales	8 951	765	52	13 307	23 075	69 000
	– Entreprises spécialisées	12 931	1 570	50	27 348	41 899	105 000
		21 882	2 335	102	40 655	64 974	174 000
• **Transports**	– Transport aérien et services	383	43	19	559	1 004	15 000
	– Transport par eau et services	229	59	7	273	568	7 000
	– Réseaux de transport urbain	25	12	–	49	86	14 000
	– Transport interurbain et rural par autocar	55	26	3	95	179	
	– Déménagement et entreposage	155	43	–	316	514	1 000
	– Autre camionnage	5 216	353	16	10 709	16 294	
	– Entretien de routes et de ponts	274	27	2	603	906	
	– Autres transports	409	186	5	395	995	
		6 746	749	52	12 999	20 546	37 000
• **Commerce**	– Commerce de gros	6 175	912	49	15 528	22 664	128 000
	– Commerce de détail	12 750	2 777	120	26 252	41 899	385 000
		18 925	3 689	169	41 780	64 563	513 000

2/3

Tableau 2
TAILLE DES ENTREPRISES
(Profil socio-économique)

Catégories	Classes	Nombre d'entreprises[a]					Nombre[b] d'employés 1988
		P	M	G	NC	Total	
• Enseignement	– Écoles primaires et secondaires	47	37	9	434	527	202 000
	– Enseignement et services annexes	85	7	–	442	534	
		132	44	9	876	1 061	
• Administration publique	– Administration fédérale	3	–	–	13	16	64 000
	– Administration provinciale	4	17	5	171	197	69 000
	– Administration locale	71	2	5	314	392	65 000
		78	19	10	498	605	198 000
		50 969	7 673	475	101 403	160 520	
							3/3

b) Précisions par sous-secteur

1° Transport aérien

Le tableau 1.1.B.b)1° rassemble les données disponibles pour les années 1986 et 1987 relativement au nombre et à la taille des entreprises de ce sous-secteur.

Le tableau fait ressortir une légère augmentation du nombre d'employés et d'aéronefs parallèlement à une légère baisse de l'affluence de passagers.

Toutefois, depuis l'adoption en 1985 de la Loi sur l'aéronautique (Canada), la situation s'est fortement modifiée en raison des nombreuses acquisitions et fusions réalisées par les grands transporteurs.

Tableau 1.1.B.b)1°
STATISTIQUES DU TRANSPORT AÉRIEN AU QUÉBEC EN 1986 ET 1987

Niveau aérien	Nombre d'établissements	Nombre d'employés	Rémunération annuelle moyenne ($)	Recettes d'exploitation (000 $)	Flotte d'aéronefs	Nombre[a] de passagers
I 500 000 passagers[b] 100 000 tonnes 500 000 $ recettes	1986 : 7 1987 : 5	37 334 37 485	38 008 37 982	4 870 435 5 032 964	222 234	
II et III 50 000 passagers[b] 10 000 tonnes 500 000 $ recettes	1986 : 25 1987 : 26	1 081 1 278	28 468 29 266	177 925 248 272	113 111	7 953 058 7 927 493
IV 500 000 $ recettes et moins[b]	1986 : 79 1987 : 72	– –	– –	30 916 30 225	171 176	

a. Trafic des aéroports québécois (principaux transporteurs canadiens et étrangers).
b. Références de classement des permis tirées du Règlement sur les transport aériens, partie VIII, section 146 (Canada) (les transporteurs de niveau I sont de niveau canadien).
Source : Québec, Ministère des Transports. Mémento statistique du transport au Québec, 1986-1987. (6)

2° Transport maritime

Depuis quelques années au Québec, le transport maritime se trouve dans une situation précaire, sinon stagnante.

Le tableau 1.1.B.b)2° fait voir les tendances suivantes :

— diminution du nombre d'entreprises;

— diminution du nombre d'employés;

— hausse de la rémunération moyenne annuelle;

— baisse des recettes du transport des marchandises;

— stagnation du tonnage transporté.

Cependant, l'important effort de rationalisation et de réaménagement consenti actuellement par les ports québécois et canadiens de même que la mise en chantier ou l'agrandissement d'alumineries au Québec insuffleront vraisemblablement une nouvelle vigueur aux entreprises de ce sous-secteur.

Tableau 1.1.B.b)2°
STATISTIQUES DU TRANSPORT MARITIME AU QUÉBEC

Variables économiques	Québec			Ensemble du Canada		
	1985	1986	Variation %	1985	1986	Variation %
Nombre d'établissements	57	56	-1,8	312	296	-5,1
Nombre d'employés	3 316	2 811	-15,2	25 731	22 346	-13,2
Rémunération moyenne annuelle en dollars	30 778	35 010	13,7	33 761	37 008	9,6
Recettes/personnes (000 $)	10 951	12 104	10,5	89 452	111 307	24,4
Recettes/marchandises (000 $)	352 850	342 246	-3,0	1 216 202	1 107 161	-9,0
	1985	1986	Variation %	1987		Variation %
Transport intérieur - Canada						
– chargement - Québec	12 781	12 672	-0,9	13 897		9,7
– déchargement - Québec (000 tonnes)	19 228	19 774	2,8	21 885		10,7
Transport international						
– chargement - Québec	52 139	49 193	-5,7	50 319		2,3
– déchargement - Québec (000 tonnes)	18 990	20 035	5,5	21 286		6,2

Source : Québec, Ministère des Transports. Mémento statistique du transport au Québec, 1986-1987. (6)

3° Transport ferroviaire

Le transport ferroviaire des personnes et des marchandises fait également l'objet d'une rationalisation et d'un réaménagement importants depuis l'adoption, en janvier 1988, d'une nouvelle réglementation canadienne. Le démantèlement partiel de Via Rail en fait foi pour le transport des personnes.

L'élargissement des territoires autorisés, l'abandon du contrôle unitaire étatique des tarifs et l'abandon des lignes déficitaires ont eu un impact substantiel sur les entreprises de ce sous-secteur.

Le tableau 1.1.B.b)3° présente quelques données disponibles pour les années 1986 et 1987.

Tableau 1.1.B.b)3°
STATISTIQUES DU TRANSPORT FERROVIAIRE AU CANADA

Variables économiques	Année 1986	Année 1987	Écart enp. 100
Nombre d'établissements	28	28	Stable
Nombre d'employés	84 846	82 181	-3,14
Rémunération annuelle moyenne en dollars	34 354	34 401	0,13
Recettes/personnes (000 $)	250 025	244 741	-2,13
Recettes/marchandises (000 $)	6 216 841	6 562 532	5,00

Source : Québec, Ministère des Transports. Mémento statistique du transport au Québec, 1986-1987. (6)

4° Transport routier des personnes

Le tableau 1.1.B.b)4° fait état des données disponibles en 1986 et 1987 dans les sous-secteurs du transport urbain, interurbain, scolaire et autre. Selon ce tableau, le nombre de grands transporteurs scolaires et d'entreprises ayant déclaré des recettes de 100 000 $ et plus était de 528 en 1987 (6).

Par ailleurs, une étude réalisée par la Commission des transports du Québec en mai 1989 recense 621 détenteurs de 952 permis (6).

Quant au nombre d'entreprises de transport scolaire, une analyse du ministère des Transports publiée en janvier 1988 (7) l'établit à environ 1 000. La majorité de ces entreprises seraient des PME de type familial. La même étude souligne l'émergence d'entreprises de taille importante en raison d'un mouvement récent de concentration d'entreprises. Les PME demeureraient cependant majoritaires.

Tableau 1.1.B.b)4°
STATISTIQUES DU TRANSPORT ROUTIER EN COMMUN AU QUÉBEC EN 1986 ET 1987

Type de transport	Année	Nombre d'établissements	Nombre d'employés	Rémunération annuelle moyenne ($)	Recettes d'exploitation (000 $)	Parc de véhicules	Nombre de passagers
							(000)
Transport urbain	1986	10 [a]	11 572	38 141	642 666	3 741 [a]	509 154
	1987	10	11 350	40 282	731 464	3 685	480 399
							(000)
Transport interurbain	1986	14 [a]	1 222	28 214	63 243	573 [a]	3 182
	1987	16	977	33 023	70 965	538	3 889
Transport scolaire	1986	430 [b]	7 768	13 326	230 856	8 913	656 436
	1987	467	7 809	14 163	246 703	9 066	656 605
Autres transports (adapté, nolisé, aéroports)	1986	28	719	22 043	48 157	213	1 314 882
	1987	35	742	19 158	47 612	231	1 559 706

a. Établissements ayant déclaré des recettes de plus de 100 000 $.
b. Grands transporteurs seulement.
Source : Québec, Ministère des Transports. Mémento statistique du transport au Québec, 1986-1987. (6)

5° Transport routier des marchandises

Également tributaire de nouvelles réglementations canadiennes et québécoises depuis janvier 1988, le sous-secteur du transport routier des marchandises évolue rapidement.

Ce changement dans le nombre et la taille des entreprises est attribuable aux nombreuses fusions et acquisitions effectuées surtout par les grands transporteurs, et à la poussée de demandes de nouveaux permis et licences pour des territoires élargis de transport de marchandises plus diversifiées.

Le tableau 1.1.B.b)5° donne une vue générale des données disponibles pour les grandes entreprises en 1986 et 1987. Il établit à 2 346 le nombre d'entreprises ayant déclaré des recettes de 100 000 $ et plus, ou possédant un parc de quinze véhicules ou plus en 1987 (6).

Tableau 1.1.B.b)5°
TRANSPORTEURS ROUTIERS DE MARCHANDISES, QUÉBEC, 1986 ET 1987

Type de transport	Année	Nombre d'établissements	Nombre d'employés	Recettes d'exploitation (000 $)	Parc de véhicules		Type de territoire %			
					Camions	Tracteurs	Local	Inter-urbain	Inter-provincial	Inter-national
Camionnage pour compte d'autrui	1986	a 1 496	18 935	1 521 618	4 518	7 037	a 21,03	a 48,26	a 17,00	a 13,71
	1987	1 676	19 099	1 640 680	4 359	7 496	19,72	47,05	18,01	15,22
							(% du nombre d'établissements)			
Camionnage pour compte propre	1986	b 693	17 851	–	23 955	3 217	c 74,56		c 20,53	c 4,91
	1987	670	18 069	–	17 225	3 070	80,58		15,30	4,12
							(% en milliers de tonnes)			

a. Établissements ayant déclaré des recettes de 100 000 $ et plus.
b. Exploitants de véhicules commerciaux avec un parc de 15 véhicules ou plus.
c. Transporteurs interurbains dont les frais d'exploitation étaient supérieurs à 500 000 $.
Source : Québec, Ministère des Transports. Mémento statistique du transport au Québec, 1986-1987. (6)
Légende : Transport local : sur chemins privés ou pour des distances de 24 km et moins sur routes publiques.
Interurbain : sur routes publiques pour des distances de 24 km et plus.
Interprovincial : transport interurbain dans plus d'une province (peut être international).
International : transport interurbain au Canada et aux États-Unis.

Une étude récente réalisée pour le compte d'Emploi et Immigration Canada (EIC) (9) évalue la part du marché des grandes entreprises à moins de 50 p. 100 dans le domaine du transport pour compte d'autrui, et à moins de 40 p. 100 dans le domaine du transport pour compte propre, au Canada.

Dans le seul domaine du camionnage pour compte d'autrui, une étude du ministère des Transports du Québec publiée en mai 1989 (10) estime à 7 200 le nombre d'entreprises au Québec en 1985, dont 5 609 auraient déclaré des recettes de 100 000 $ et moins. Dans le domaine du camionnage pour compte propre, les données relatives aux petits transporteurs font malheureusement défaut mais peuvent être estimées à plus de 50 p. 100 du marché.

Une autre façon de mesurer l'importance des entreprises de camionnage consiste à recenser la flotte de camions immatriculés au Québec. Une exploitation spéciale du Bilan 1988 de la Société de l'assurance automobile du Québec (11) pour les véhicules exigeant un permis de conduire «classe 1» fournit les chiffres suivants :

Tableau 1.1.B.b)6°
IMMATRICULATIONS SELON LE NOMBRE D'ESSIEUX, QUÉBEC, 1988

Nombre d'essieux	Nombre	%
• Deux essieux (4 500 kg et plus)	24 091	35,9
• Trois ou quatre essieux	21 989	32,7
• Cinq essieux	7 426	11,1
• Six essieux et plus	13 654	20,3
Total	67 160	100,0

Source : SAAQ. Bilan 1988, tome 1. (11)
Note : Ces données excluent les véhicules des services publics municipal, provincial et fédéral.

c) Portrait intersectoriel du transport des marchandises

Le tableau 1.1.B.c)1° compare le tonnage de marchandises transportées dans les différents sous-secteurs du transport, au Canada et au Québec, en 1986 et 1987 (6).

Le graphique 1.1.B.c)2° présente visuellement les mêmes données pour le Québec en 1986.

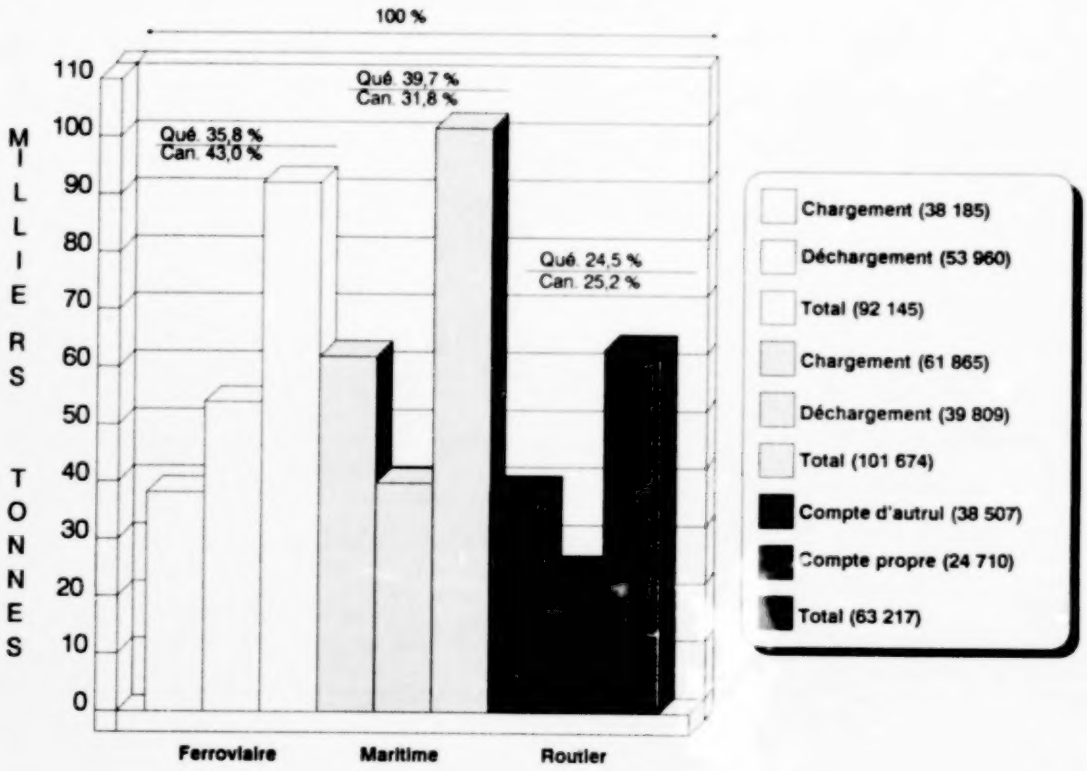
Enfin, l'étude d'Emploi et Immigration Canada (9) prévoit une augmentation de 15 p. 100 du transport des marchandises par camionnage d'ici 1995 (selon le nombre de tonnes).

Tableau 1.1.B.c)1°
TRANSPORT DES MARCHANDISES AU CANADA ET AU QUÉBEC, 1986 ET 1987

Type de transport	1986			1987		
	Canada	Québec		Canada	Québec	
	000 Tonnes	000 Tonnes	%	000 Tonnes	000 Tonnes	%
Transport aérien						
– embarquement		210			213	
– débarquement		307			288	
– total	n.d.	517		n.d.	501	
Transport ferroviaire						
– chargement	236 391	38 185	16,15	248 348	38 211	15,38
– déchargement	205 820	53 960	26,21	217 805	53 443	24,53
– total	442 211	92 145	20,83	466 153	91 654	19,66
Transport maritime						
– chargement	205 067	61 865	30,16	226 566	64 217	28,34
– déchargement	122 518	39 809	32,49	135 598	43 170	31,83
– total	327 585	101 674	31,03	362 164	107 387	29,65
Transport routier						
– compte d'autrui	187 196	38 507	20,57	n.d.	n.d.	
– compte propre	71 412	24 710	34,60	69 137	23 207	33,57
– total	258 608	63 217	24,44			

Source : Québec, Ministère des Transports. Mémento statistique du transport au Québec, données de 1986 et 1987, 2e trimestre 1989. (6)

Graphique 1.1.B.c)2°
TRANSPORT DES MARCHANDISES AU QUÉBEC EN 1986



Source : Tableau 1.1.B.c)1°.

C. PARTICULARITÉS DES ENTREPRISES

Le tableau 3 présente, pour chaque région administrative, le nombre d'entreprises où l'on retrouve des travailleurs et travailleuses du secteur Transport. Les données proviennent du Fichier central des entreprises (5) et sont groupées par classes d'activité économique.

Le tableau 1.1.C. reprend les mêmes données que le tableau 3 mais les présente par grandes catégories économiques et les exprime en pourcentages.

On constate que les entreprises du secteur Transport se trouvent principalement dans les régions de Montréal (62,24 p. 100) et de Québec (14,27 p. 100), les autres étant dispersées sur le reste du territoire.

Tableau 3
PARTICULARITÉS DES ENTREPRISES
(Profil socio-économique)

Catégories	Classes	Nombre d'entreprises par région[a]									Total
		01	02	03	04	05	06	07	08[b]	09[b]	
Industries primaires	– Foresterie	336	644	1 188	301	370	649	418	536	122	4 564
	– Mines	47	76	166	70	37	714	26	287	9	1 432
		383	720	1 354	371	407	1 363	444	823	131	5 996
Aliments et boissons	– Industrie des boissons	5	8	20	15	7	142	12	9	1	219
	– Aliments divers	75	50	195	120	65	668	23	24	17	1 237
		80	58	215	135	72	810	35	33	18	1 456
Bois, pâtes et papiers	– Scieries, ateliers de rabotage et usines de bardeaux	136	91	307	67	104	197	101	56	26	1 085
	– Usines de pâtes et papiers	–	2	20	12	2	109	2	1	2	150
		136	93	327	79	106	306	103	57	28	1 235
Équipement de transport	– Fabrication d'aéronefs et de pièces	1	3	4	5	2	62	1	3	3	84
Construction	– Entreprises générales	488	609	3 265	1 151	810	15 286	939	335	192	23 075
	– Entreprises spécialisées	837	1 076	5 769	2 462	1 533	27 482	1 700	690	350	41 899
		1 325	1 685	9 034	3 613	2 343	42 768	2 639	1 025	542	64 974

a. Source : Service du Fichier central des entreprises. Statistiques du domaine des transports par région, Québec, 16 janvier 1990.

b. La région 08 inclut la Baie-James.
La région 09 inclut le Nouveau-Québec.

Régions : 01 Bas-St-Laurent – Gaspésie; 02 Saguenay – Lac-St-Jean; 03 Québec; 04 Trois-Rivières; 05 Estrie; 06 Montréal; 07 Outaouais; 08 Abitibi-Témiscamingue; 09 Côte-Nord

1/2

Tableau 3
PARTICULARITÉS DES ENTREPRISES
(Profil socio-économique)

Catégories	Classes	Nombre d'entreprises par région[a]									Total
		01	02	03	04	05	06	07	08[b]	09[b]	
Transports	– Transport aérien et services	18	37	118	48	27	636	39	28	53	1 004
	– Transport par eau et services	26	7	78	20	4	403	8	6	16	568
	– Réseaux de transport urbain	7	4	16	5	2	37	5	5	5	86
	– Transport interurbain et rural par autocar	9	21	32	12	4	86	3	4	8	179
	– Déménagement et entreposage	10	11	57	24	18	353	24	11	6	514
	– Autre camionnage	538	846	2 183	935	667	9 163	656	1 047	259	16 294
	– Entretien de routes et de ponts	30	23	185	48	28	527	20	23	22	906
	– Autres transports	139	68	233	86	47	288	75	45	14	995
		777	1 017	2 902	1 178	797	11 493	830	1 169	383	20 546
Commerce	– Commerce de gros	291	414	2 286	818	496	17 650	366	219	124	22 664
	– Commerce de détail	1 562	1 626	6 454	2 855	1 534	24 675	1 667	901	625	41 899
		1 853	2 040	8 740	3 673	2 030	42 325	2 033	1 120	749	64 563
Enseignement	– Écoles primaires et secondaires	17	29	82	40	29	291	15	12	12	527
	– Enseignement et services annexes	6	14	64	28	27	373	15	3	4	534
		23	43	146	68	56	664	30	15	16	1 061
Administration publique	– Administration fédérale	–	–	1	–	1	10	4	–	–	16
	– Administration provinciale	1	3	114	5	2	58	3	9	2	197
	– Administration locale	39	25	64	46	13	67	33	44	61	392
		40	28	179	51	16	135	40	53	63	605
Total	N	4 618	5 687	22 901	9 173	5 829	99 926	6 155	4 298	1 933	160 520
	%	2,88	3,54	14,27	5,71	3,63	62,24	3,83	2,68	1,20	100,00

Tableau 1.1.C.
PARTICULARITÉS DES ENTREPRISES PAR CATÉGORIE ET PAR RÉGION

Catégories	Nombre d'entreprises par région[a]									Total	
	01	02	03	04	05	06	07	08	09	Nombre	%
Industries primaires	383	720	1 354	371	407	1 363	444	823	131	5 996	3,73
Aliments et boissons	80	58	215	135	72	810	35	33	18	1 456	0,91
Bois, pâtes et papiers	136	93	327	79	106	306	103	57	28	1 235	0,77
Équipement de transport	1	3	4	5	2	62	1	3	3	84	0,05
Construction	1 325	1 685	9 034	3 613	2 343	42 768	2 639	1 025	542	64 974	40,47
Transports	777	1 017	2 902	1 178	797	11 493	830	1 169	383	20 546	12,80
Commerce	1 853	2 040	8 740	3 673	2 030	42 325	2 033	1 120	749	64 563	40,22
Enseignement	23	43	146	68	56	664	30	15	16	1 061	0,66
Administration publique	40	28	179	51	16	135	40	53	63	605	0,38
Total	4 618	5 687	22 901	9 173	5 829	99 926	6 155	4 298	1 933	160 020	100,00
Pourcentage	2,88	3,54	14,27	5,71	3,63	62,24	3,83	2,68	1,20	100,00	

a. Source : Tableau 3.

D. DEMANDE DE MAIN-D'OEUVRE PAR CATÉGORIE D'ENTREPRISE

Le tableau 4 présente la demande actuelle et future de main-d'oeuvre dans chacune des catégories et classes d'entreprises reliées au secteur Transport. Les données proviennent du SPPC (2) et apparaissent comme suit :

— le nombre d'employés par classe en 1988;

— les variations de la demande de main-d'oeuvre entre 1987 et 1988, et

— les variations de la demande de main-d'oeuvre entre 1988 et 1995.

Ces données se rapportent à l'ensemble des professions des classes industrielles du tableau et non seulement aux cinq groupes de la CCDP qui nous intéressent plus particulièrement.

Tableau 4
DEMANDE DE MAIN-D'OEUVRE PAR CATÉGORIE D'ENTREPRISE
(Profil socio-économique)

Catégories – Classes	Nombre d'employés 1988[a]	Demande de main-d'oeuvre 1988[b]		Demande de main-d'oeuvre 1988 - 1995[c]	
		Nombre	%	Nombre	%
Industries primaires					
– Foresterie	17 000	- 2 000	10,53	0	0
– Mines	21 000	3 000	16,67	2 000	9,52
Aliments et boissons					
– Industrie des boissons	52 000	- 4 000	- 7,70	1 000	1,92
– Aliments divers					
Bois, pâtes et papiers					
– Scieries, ateliers de rabotage et usines de bardeaux	37 000	6 000	19,35	- 1 000	-2,70
– Usines de pâtes et papiers	45 000	4 000	9,76	6 000	13,33
Équipement de transport					
– Fabrication d'aéronefs et de pièces	46 000	12 000	35,29	14 000	30,43
Construction					
– Entreprises générales	69 000	5 000	7,81	6 000	8,70
– Entreprises spécialisées	105 000	13 000	14,13	9 000	8,57
Transports					
– Transport aérien et services	15 000	0	0	- 1 000	- 6,67
– Transport par eau et services	7 000	- 1 000	- 12,50	0	0
– Transport interurbain et rural par autocar*					
– Réseaux de transport urbain	14 000	- 1 000	- 6,67	0	0

Source : a. Emploi et Immigration Canada. SPPC, Moyenne d'emploi par niveau, Québec (scénario 1989).
b. Emploi et Immigration Canada. SPPC, Différentiel d'emploi par niveau entre 1987 et 1988.
c. Emploi et Immigration Canada. SPPC, Différentiel d'emploi par niveau entre 1988 et 1995.
* Regroupés dans «Autres transports».

1/2

Tableau 4
DEMANDE DE MAIN-D'OEUVRE PAR CATÉGORIE D'ENTREPRISE
(Profil socio-économique)

Catégories – Classes	Nombre d'employés 1988[a]	Demande de main-d'oeuvre 1988[b]		Demande de main-d'oeuvre 1988 - 1995[c]	
		Nombre	%	Nombre	%
Transports (suite)					
– Déménagement et entreposage	1 000	0	0	0	0
– Autre camionnage*					
– Entretien de routes et de ponts*					
– Autres transports	67 000	1 000	1,52	2 000	2,99
Commerce					
– Commerce de gros	128 000	0	0	35 000	27,34
– Commerce de détail	385 000	0	0	57 000	14,80
Enseignement					
– Écoles primaires et secondaires	202 000	1 000	0,50	- 6 000	- 2,97
– Enseignement et services annexes					
Administration publique					
– Administration fédérale	64 000	- 1 000	- 1,54	2 000	3,12
– Administration provinciale	69 000	- 7 000	- 9,21	3 000	4,35
– Administration locale	65 000	- 1 000	- 1,52	3 000	4,62

On constate que la demande supplémentaire de main-d'oeuvre variait, en 1988, entre -12,50 p. 100 (transports et services par eau) et 35,29 p. 100 (fabrication d'aéronefs et de pièces).

On remarque également que la demande supplémentaire de main-d'oeuvre projetée jusqu'en 1995 varie entre -2,97 p. 100 (enseignement) et 30,43 p. 100 (fabrication d'aéronefs et de pièces).

CHAPITRE 1.
Profil socio-économique

1.1 Les entreprises

1.2 LES TRAVAILLEURS ET TRAVAILLEUSES

1.3 Les professions

1.4 Les facteurs socio-économiques déterminants

LES TRAVAILLEURS ET TRAVAILLEUSES

Le tableau 5 présente le nombre de travailleurs, le nombre de chômeurs et le pourcentage de chômeurs que compte chacun des groupes de professions du secteur Transport.

Les données, révisées en 1989, proviennent du SPPC (2). Les pourcentages de chômeurs sont calculés par rapport à la population active dans chaque groupe de professions (somme des travailleurs et chômeurs).

Selon un avis du ministère de la Main-d'oeuvre, de la Sécurité du revenu et de la Formation professionnelle, le taux de chômage des conducteurs de camions (CCDP 9175) pourrait être affecté à la baisse par la réduction, en 1989, du nombre de permis de conduire de classe 1. Ce dernier est passé de 725 000 à 187 340.

Les graphiques 1.2.A. et 1.2.B. représentent la distribution régionale des conducteurs de camions et d'autobus en 1988. Le nombre total est tiré du SPPC (2) et les pourcentages proviennent de Surplus et pénuries de main-d'oeuvre au Québec pour 1990 (12).

Les graphiques font ressortir une forte concentration de conducteurs dans la région de Montréal, une concentration moins grande dans la région de Québec et une distribution inégale dans les régions restantes.

En guise de synthèse, le tableau 1.2.C. présente le nombre et le pourcentage de travailleurs et travailleuses dans chaque catégorie et classe d'entreprises énumérées en 1.1.

Les pourcentages proviennent de la Commission de l'emploi et de l'immigration du Canada (13) et sont tirés du recensement de 1986*.

Les données «nombre total (de travailleurs et travailleuses) par groupe de base» sont tirées du tableau 5 (SPPC). On y a appliqué les pourcentages de travailleurs et travailleuses par classe d'activité économique. L'addition de ces conversions a permis d'obtenir le nombre total de travailleurs et travailleuses retenus dans chaque groupe de professions du secteur.

À la lecture du tableau 1.2.C., on peut résumer ainsi la répartition de l'emploi dans le secteur :

— pilotes d'aéronefs : (CCDP 9111)

transport (84,19 p. 100);
cinq autres secteurs (9,90 p. 100);

— contrôleurs aériens, contrôleuses aériennes : (CCDP 9113)

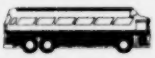
transport (83,69 p. 100);
six autres secteurs (9,48 p. 100);

— pilotes de navires : (CCDP 9151)

transport (72,44 p. 100);
six autres secteurs (14,22 p. 100);

---

* Seules les activités économiques (classes) où l'on retrouve au moins 1 p. 100 de l'effectif ont été retenues; cependant, pour le groupe Camionneurs (CCDP 9175), certaines activités économiques pratiquées par plus de 1 p. 100 de l'effectif ont été écartées en raison de leur nature (p. ex. : restauration et messagerie).



— conducteurs d'autobus, conductrices d'autobus : (CCDP 9171)

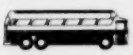
transport (91,60 p. 100);
quatre autres secteurs (4,01 p. 100);

— camionneurs, camionneuses : (CCDP 9175)

transport (32,96 p. 100);
treize autres secteurs (44,81 p. 100).

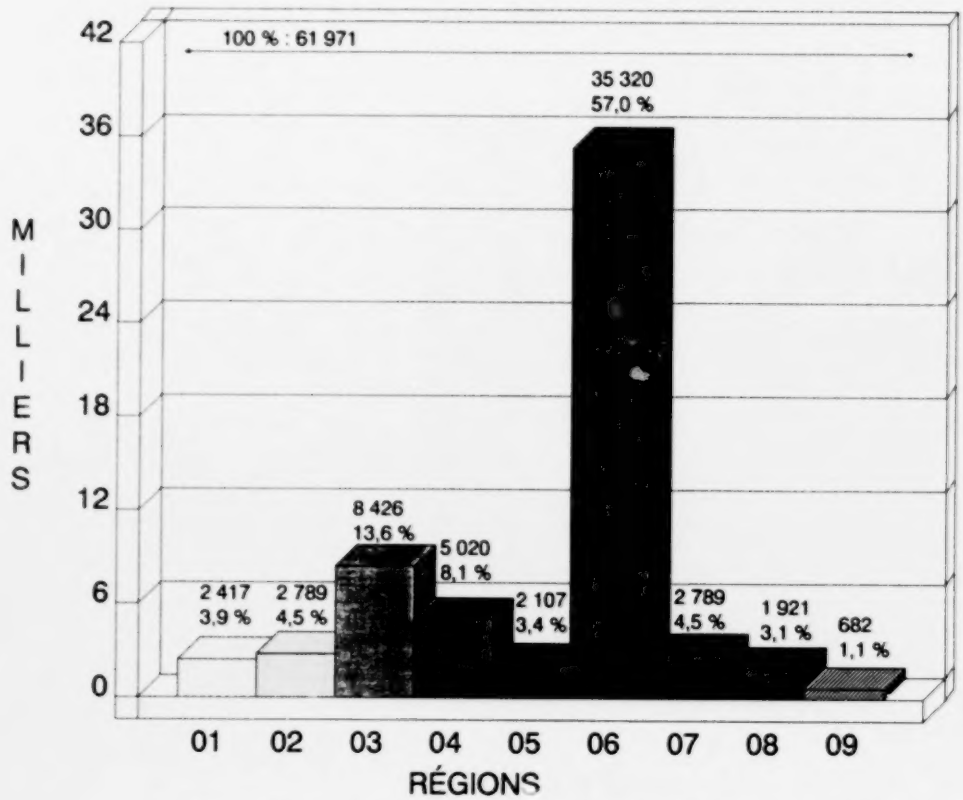
Enfin, le tableau 1.2.D. fournit une information complémentaire à l'échelle canadienne au sujet des conducteurs de camions, soit leur segmentation par type d'emploi, par type de transport, par type de camion et par type de distance parcourue.

Tableau 5
TRAVAILLEURS ET TRAVAILLEUSES
(Profil socio-économique)

Professions significatives	Code CCDP	Nombre de travailleurs,[a] travailleuses 1988	Nombre de chômeurs,[a] chômeuses 1988	
			N	%
• Pilote d'aéronef	9111	1 170	221	15,89
• Contrôleur aérien Contrôleuse aérienne	9113	863	39	4,32
• Pilote de navire	9151	1 035	164	13,68
• Conducteur d'autobus Conductrice d'autobus 	9171	12 681	1 679	11.69
• Camionneur Camionneuse	9175	61 971	10 348	14,31

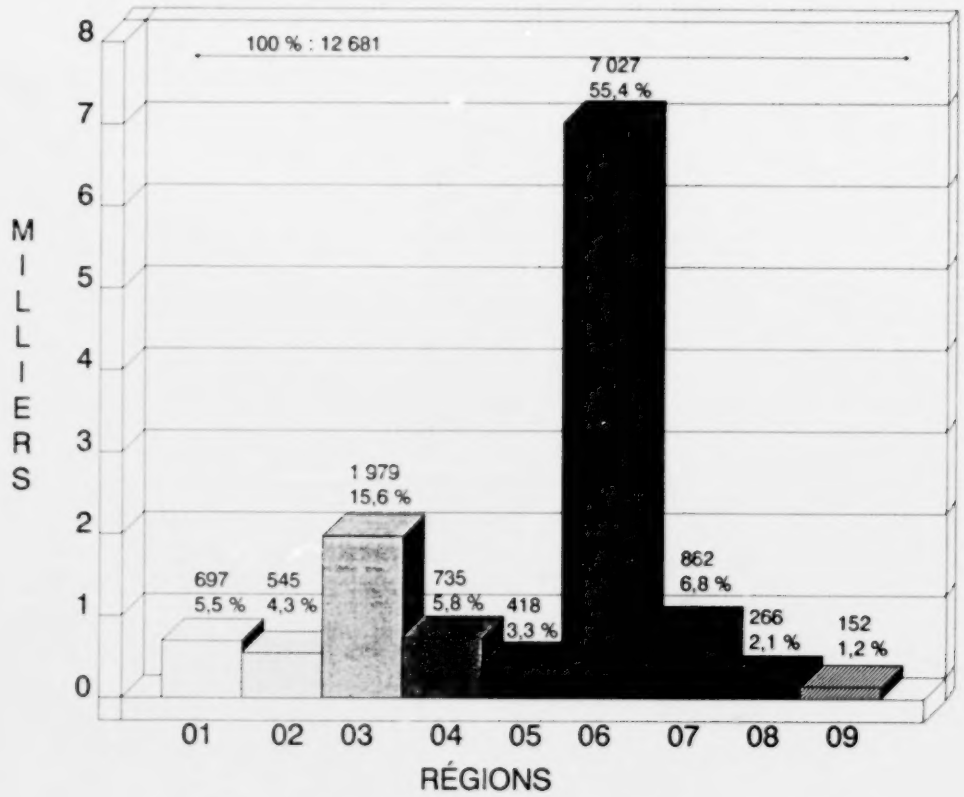
a. Source Emploi et Immigration Canada. SPPC, Principaux indicateurs pour la profession, 1989.

Graphique 1.2.A.
NOMBRE ET POURCENTAGE DE CONDUCTEURS DE CAMIONS PAR RÉGION



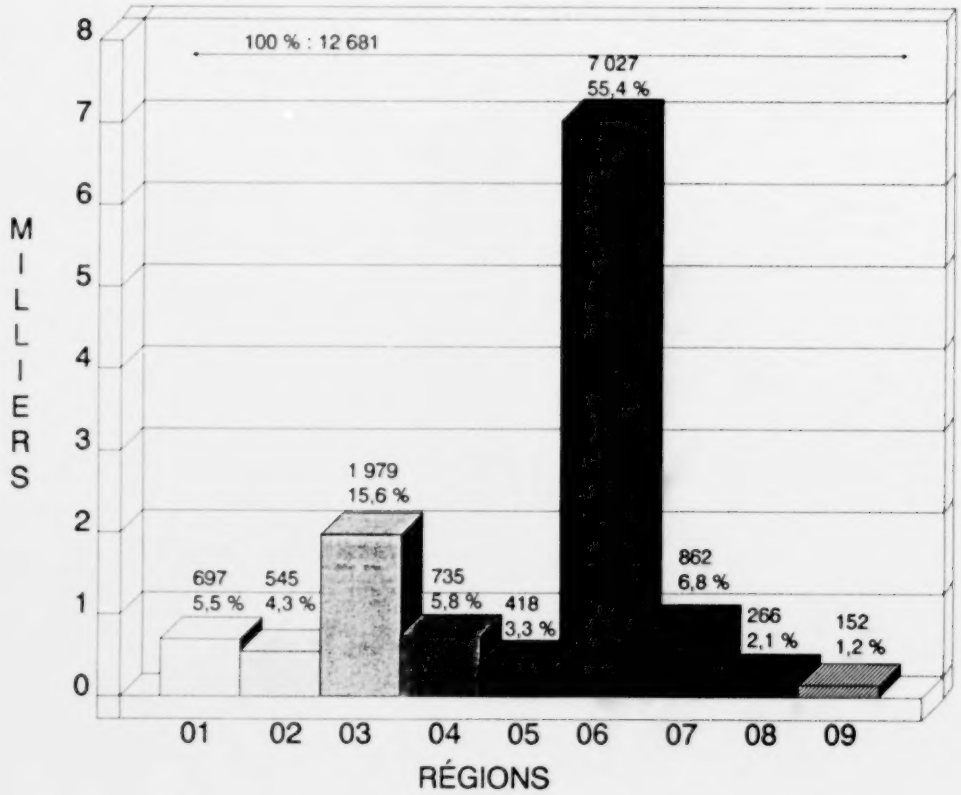
Sources : Nombres : Emploi et Immigration Canada. SPPC, année 1988. (2)
Pourcentages : Québec, MMSRFP. Surplus et pénuries pour 1990. (12)

Graphique 1.2.B.
NOMBRE ET POURCENTAGE DE CONDUCTEURS D'AUTOBUS PAR RÉGION



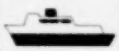
Sources : Nombres : Emploi et Immigration Canada. SPPC, année 1988. (2)
Pourcentages : Québec, MMSRFP. Surplus et pénuries pour 1990. (12)

Graphique 1.2.B.
NOMBRE ET POURCENTAGE DE CONDUCTEURS D'AUTOBUS PAR RÉGION



Sources : Nombres : Emploi et Immigration Canada. SPPC, année 1988. (2)
Pourcentages : Québec, MMSRFP. Surplus et pénuries pour 1990. (12)

Tableau 1.2.C.
COMPOSITION INDUSTRIELLE DES PROFESSIONS DU SECTEUR TRANSPORT

Catégories	Classes	9111		9113		9151 		9171		9175	
		N	%	N	%	N	%	N	%	N	%
• Industries primaires	– Foresterie	28	2,38	5	0,53					954	1,54
	– Mines	5	0,40			5	0,44			942	1,52
	Sous-total	33	2,78	5	0,53	5	0,44			1 896	3,06
• Aliments et boissons	– Industrie des boissons									1 580	2,55
	– Aliments divers									2 132	3,44
	Sous-total									3 712	5,99
• Bois, pâtes et papiers	– Scieries, ateliers de rabotage et usines de bardeaux									706	1,14
	– Usines de pâtes et papiers									737	1,19
	Sous-total									1 443	2,33
• Équipement de transport	– Fabrication d'aéronefs et de pièces	37	3,16	23	2,63						
• Construction	– Entreprises générales	*				32	3,11			*2 349	*3,79
	– Entreprises spécialisées									2 082	3,36
	Sous-total					32	3,11			4 431	7,15
• Transports	– Transport aérien et services	985	84,19	7,22	83,69						
	– Transport par eau et services					7,08	68,44				
	– Transport interurbain et rural par autocar							829	6,54		
	– Réseaux de transport urbain							4 650	36,67		

Source : CEIC. Recensement 1986.
* Incluant le béton préparé

1/2

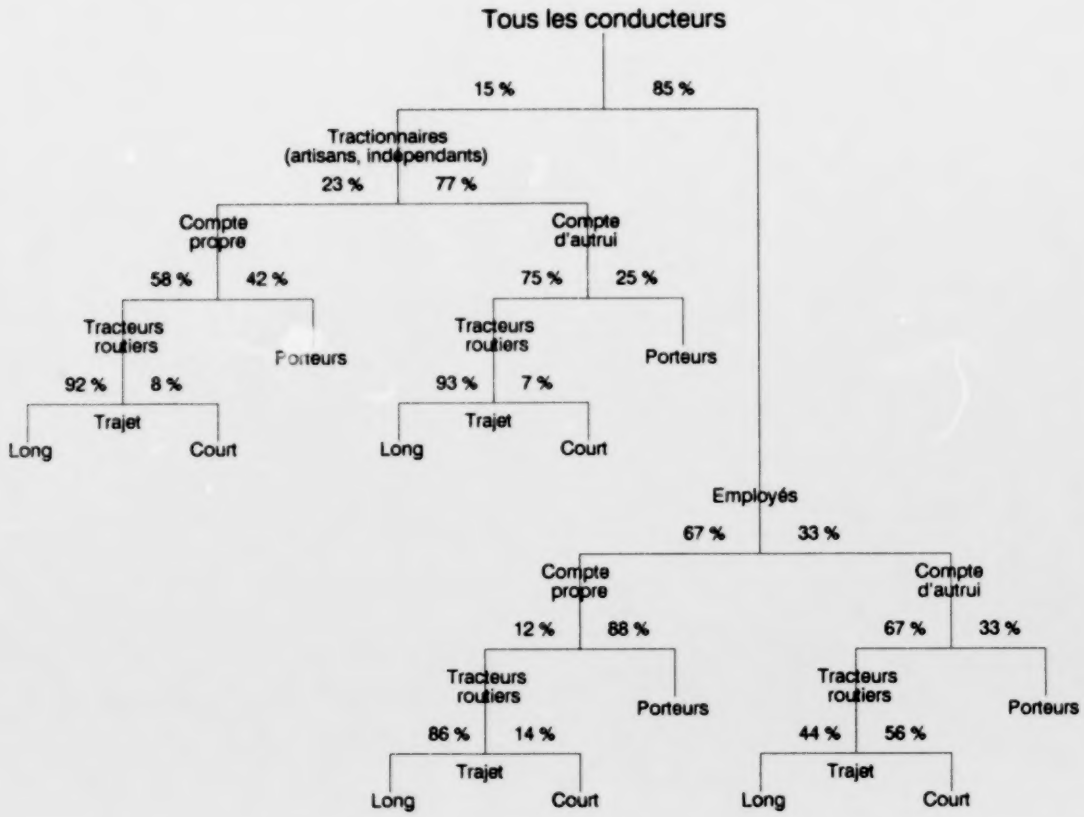
Tableau 1.2.C.
COMPOSITION INDUSTRIELLE DES PROFESSIONS DU SECTEUR TRANSPORT

Catégories	Classes	9111		9113		9151		9171		9175	
		N	%	N	%	N	%	N	%	N	%
• Transports (suite)	– Déménagement et entreposage									806	1,30
	– Autre camionnage									18 591	30,00
	– Entretien de routes et de ponts									1 029	1,66
	– Autres transports					41	4,00	6 136	48,39		
	Sous-total	985	84,19	722	83,69	749	72,44	11 615	91,60	20 426	32,96
• Commerce	– Commerce de gros			18	2,11					8 137	13,13
	– Commerce de détail									5 918	9,55
	Sous-total			18	2,11					14 055	22,68
• Enseignement	– Écoles primaires et secondaires							322	2,54		
	– Enseignement et services annexes					51	4,89				
• Administration publique	– Adm. fédérale	9	0,79	9	1,05	37	3,56	23	0,18	366	0,59
	– Adm. provinciale	37	3,17	23	2,63	18	1,78	23	0,18	254	0,41
	– Adm. locale			5	0,53	5	0,44	141	1,11	1 611	2,60
	Sous-total	46	3,96	37	4,21	60	5,78	187	1,47	2 231	3,60
Total des travailleurs retenus		1 101	94,09	805	93,17	897	86,66	12 124	95,61	48 194	77,77
Total dans le groupe de base[a] (tableau 5)		1 170	100,00	863	100,00	1 035	100,00	12 681	100,00	61 971	100,00

a. Source : Emploi et Immigration Canada. SPPC, Principaux indicateurs pour la profession, Québec, scénario 1989.

2/2

Tableau 1.2.D.
SEGMENTATION DES RESSOURCES HUMAINES DANS L'INDUSTRIE DU TRANSPORT ROUTIER AU CANADA



Source : Emploi et Immigration Canada. L'industrie canadienne du camionnage, printemps 1990.

CHAPITRE 1.
Profil socio-économique

1.1 Les entreprises

1.2 Les travailleurs et travailleuses

1.3 LES PROFESSIONS

1.4 Les facteurs socio-économiques déterminants

LES PROFESSIONS

A. IDENTIFICATION DES PROFESSIONS DU SECTEUR

Le tableau 6 présente les professions liées à la conduite des différents types de camions et d'autobus.

Les conducteurs de camions appartiennent en majorité au groupe CCDP 9175. Ces professions requièrent, pour la plupart, une formation générale (FG) cotée 3 et une préparation professionnelle spécifique (PPS) cotée 4.

La profession de conducteur d'autobus appartient au groupe CCDP 9171 pour le transport urbain et interurbain. Elle est également cotée FG3 et PPS4.

Au Québec, on distingue en plus la profession de conducteur d'autobus scolaire.

Les données du tableau 6 sont tirées de nombreux ouvrages cités tout au long de l'étude et numérotés comme suit : 1, 2, 8, 9, 12, 13, 14, 22 et 24.

Tableau 6
IDENTIFICATION DES PROFESSIONS
(Profil socio-économique)

Professions significatives	Code CCDP	Cote FG	Cote PPS	Particularités
Conducteurs, conductrices de camions	**9175**			L'effectif de ce groupe de professions se répartit dans la plupart des secteurs d'activité économique du Québec. Seules les statistiques de plus de 1 p. 100 par secteur sont signalées dans cette étude. Environ 35 p. 100 de l'effectif se retrouve dans le secteur des entreprises de transport et environ 23 p. 100 dans le secteur du commerce de gros et de détail. Les autres travailleurs et travailleuses sont répartis inégalement (selon des proportions variant de 1 à 5 p. 100) dans une douzaine de secteurs d'activité économique. Les systèmes de prévision de l'emploi démontrent en général un surplus de conducteurs de camions. Toutefois, des besoins additionnels de main-d'oeuvre «qualifiée» sont relevés dans le transport de longue distance des marchandises pour compte d'autrui, en raison du vieillissement des conducteurs, de leur grande mobilité sur le marché et des changements
– Chauffeur, chauffeuse de camion (en général)	9175-110	3	4	
– Chauffeur, chauffeuse de camion-citerne	9175-114	3	4	
– Chauffeur, chauffeuse de camion	9175-118	3	4	
– Chauffeur, chauffeuse de camion tracteur pour semi-remorque	9175-122	3	4	
– Conducteur, conductrice de véhicule de transport forestier	9175-124	3	4	
– Conducteur, conductrice de camion malaxeur	9175-126	3	4	
– Chauffeur, chauffeuse de véhicule de collecte sélective	9175-128	3	4	

1/6

Tableau 6
IDENTIFICATION DES PROFESSIONS
(Profil socio-économique)

Professions significatives	Code CCDP	Cote FG	Cote PPS	Particularités
Conducteurs, conductrices de camions (suite)	9175			technologiques importants introduits depuis peu dans ce sous-secteur.
– Chauffeur, chauffeuse de camion à ordures	9175-129	3	4	Des besoins importants de recyclage et de perfectionnement des conducteurs ou conductrices sont également relevés dans tous les secteurs en raison des nouvelles réglementations et des nouvelles technologies.
– Chauffeur, chauffeuse de camion à benne basculante	9175-130	3	4	
– Conducteur, conductrice de dépanneuse	9175-134	3	4	Trois principales modalités d'emploi caractérisent ce groupe : – l'emploi direct comme salarié ou salariée chez un transporteur pour compte d'autrui ou pour compte propre (environ 85 p. 100 de l'effectif); – le travail autonome comme tractionnaire (artisan ou artisane) à contrat chez un transporteur pour compte d'autrui ou pour compte propre (environ 14 p. 100 de l'effectif); l'évolution de l'industrie du transport favorise particulièrement le développement de cette modalité d'emploi; – le travail à contrat par le truchement d'une agence spécialisée de placement (environ 1 p. 100 de l'effectif).
– Chauffeur, chauffeuse de camion-citerne de lait	9175-136	3	4	
– Chauffeur, chauffeuse de bétonnière	Cont. qué.			
– Conducteur, conductrice de fardier	Cont. qué.			
– Conducteur, conductrice de matériel de déneigement	9199-122	R3	R4	
– Conducteur, conductrice de matériel de déménagement urbain	9199-130	3	3	
				Le taux de syndicalisation ou de regroupement professionnel varie selon la modalité d'emploi : – les salariés à l'emploi de grandes entreprises sont en majorité syndiqués; dans le transport routier des marchandises, la syndicalisation est d'environ 50 p. 100. – les tractionnaires (artisans, artisanes) sont regroupés au Québec dans une association professionnelle comptant environ 750 membres (30 p. 100 de l'effectif) : l'APCRIQ. Les conditions de travail des conducteurs ou conductrices de camions sont très variables selon la modalité d'emploi, la taille de l'entreprise et le genre de transport.

2/6

Tableau 6
IDENTIFICATION DES PROFESSIONS
(Profil socio-économique)

Professions significatives	Code CCDP	Cote FG	Cote PPS	Particularités
Conducteurs, conductrices de camions (suite)	**9175**			Les conducteurs de longue distance sont assurés d'un revenu raisonnable (30 à 50 000 $), mais doivent accepter de nombreuses heures de travail (jusqu'à 70 par semaine) et des séjours prolongés loin de leur foyer. Les tractionnaires indépendants doivent, en plus, assumer des risques financiers importants, leur entreprise étant soumise à une vive concurrence provinciale, interprovinciale et internationale. Leurs profits sont généralement minimes malgré l'intensité de leur travail qui peut entraîner du surmenage. Les meilleures conditions de travail échoient généralement aux conducteurs salariés et syndiqués, à l'emploi d'une entreprise de moyenne ou grande taille. La proportion de main-d'oeuvre féminine était d'environ 3 p. 100 en 1986. Toutefois, l'adoption récente d'une stratégie de recrutement de «candidats conjoints» et de candidates devrait rapidement influer à la hausse sur le nombre de conductrices de camions. L'âge moyen de l'ensemble des conducteurs de camions était de 36,6 ans en 1986. Seulement 14 p. 100 d'entre eux avaient complété des études secondaires; cependant, les conducteurs et conductrices actuellement inscrits dans les centres de formation ont complété des études secondaires. Les risques d'accidents associés à ce groupe sont dûs à la manutention (effort excessif), aux chutes et aux coups avec des objets. Les autres risques sont la pollution due aux moteurs à combustion interne, les bruits et les vibrations.
				3/6

Tableau 6
IDENTIFICATION DES PROFESSIONS
(Profil socio-économique)

Professions significatives	Code CCDP	Cote FG	Cote PPS	Particularités
Conducteurs, conductrices de camions (suite)	**9175**			À la longue, la position assise pendant de nombreuses heures consécutives peut entraîner des problèmes au niveau de la colonne vertébrale et des épaules. Les conditions climatiques (chaleur, froid, pluie, neige, vent, lumière solaire) sont des sources occasionnelles de complications physiques. Certaines marchandises transportées risquent d'être cause de contamination et de transmission de différentes maladies (brucellose, érysipéloïde, anthrax, etc.).
Conducteurs, conductrices d'autobus	**9171**			L'effectif de ce groupe de professions se répartit à près de 96 p. 100 dans les entreprises de transport en commun des personnes, soit :
– Conducteur, conductrice d'autobus	9171-110	3	4	– 6,54 p. 100 dans le transport interurbain et rural; – 36,67 p. 100 dans le transport urbain; – 52,40 p. 100 dans les autres types de transports (principalement dans le transport scolaire, puis dans le transport nolisé et d'excursion, l'aéroportuaire et le tourisme).
– Conducteur, conductrice d'autobus scolaire	Cont. qué.			L'effectif total était estimé à 12 681 conducteurs en 1988. En raison d'un important mouvement de rationalisation et des nombreuses fusions survenues dans ces entreprises, une baisse de l'emploi de près de 2 p. 100 est prévue d'ici 1995. Les statistiques québécoises de 1990 révèlent un «léger surplus» de conducteurs d'autobus. Toutefois, des besoins de main-d'oeuvre «qualifiée» sont prévus aux fins de remplacement dans le sous-secteur urbain, et en raison d'une nette croissance de l'achalandage, dans le sous-secteur du transport nolisé et d'excursion.

4/6

Tableau 6
IDENTIFICATION DES PROFESSIONS
(Profil socio-économique)

Professions significatives	Code CCDP	Cote FG	Cote PPS	Particularités
Conducteurs, conductrices d'autobus (suite)	9171			La formation se fait en entreprise pour ce qui est du transport urbain et interurbain; elle peut durer jusqu'à cinq ou six semaines. L'apprentissage est supervisé par un conducteur senior. En ce qui concerne le transport scolaire, la formation se fait principalement en entreprise et est complétée en institution. Le taux de syndicalisation varie selon le type de transport et la taille de l'entreprise. Les données recueillies sont les suivantes : – près de 100 p. 100 dans le transport urbain; – de 30 à 35 p. 100 dans le transport interurbain et le transport nolisé et d'excursion, surtout dans les grandes entreprises; – environ 40 p. 100 dans le transport scolaire, et plus de 60 p. 100 dans les entreprises de plus de 30 autobus. La main-d'oeuvre féminine est légèrement à la hausse mais demeure relativement faible dans le transport urbain, interurbain et nolisé où les pourcentages de conductrices varient de 3 à 8 p. 100. Cependant, dans le transport scolaire, le pourcentage de conductrices se situe entre 35 et 40 p. 100. Les conditions de travail varient selon le type de transport et la taille de l'entreprise. Les principales données sont les suivantes : – la rénumération annuelle moyenne en 1987 : – transport urbain : 40 282 $; – transport interurbain et nolisé : 33 023 $; – transport scolaire : 14 163 $ (11,75 $ l'heure);
				5/6

Tableau 6
IDENTIFICATION DES PROFESSIONS
(Profil socio-économique)

Professions significatives	Code CCDP	Cote FG	Cote PPS	Particularités
Conducteurs, conductrices d'autobus (suite)	9171			La formation se fait en entreprise pour ce qui est du transport urbain et interurbain; elle peut durer jusqu'à cinq ou six semaines. L'apprentissage est supervisé par un conducteur senior. En ce qui concerne le transport scolaire, la formation se fait principalement en entreprise et est complétée en institution. Le taux de syndicalisation varie selon le type de transport et la taille de l'entreprise. Les données recueillies sont les suivantes : – près de 100 p. 100 dans le transport urbain; – de 30 à 35 p. 100 dans le transport interurbain et le transport nolisé et d'excursion, surtout dans les grandes entreprises; – environ 40 p. 100 dans le transport scolaire, et plus de 60 p. 100 dans les entreprises de plus de 30 autobus. La main-d'oeuvre féminine est légèrement à la hausse mais demeure relativement faible dans le transport urbain, interurbain et nolisé où les pourcentages de conductrices varient de 3 à 8 p. 100. Cependant, dans le transport scolaire, le pourcentage de conductrices se situe entre 35 et 40 p. 100. Les conditions de travail varient selon le type de transport et la taille de l'entreprise. Les principales données sont les suivantes : – la rénumération annuelle moyenne en 1987 : – transport urbain : 40 282 $; – transport interurbain et nolisé : 33 023 $; – transport scolaire : 14 163 $ (11,75 $ l'heure);
				5/6

Tableau 6
IDENTIFICATION DES PROFESSIONS
(Profil socio-économique)

Professions significatives	Code CCDP	Cote FG	Cote PPS	Particularités
Conducteurs, conductrices d'autobus (suite)	**9171**			– la durée du travail tient compte du nombre d'heures de conduite ainsi que de diverses tâches telles que les rondes d'inspection de sécurité, la rédaction de rapports, la manutention de colis et de bagages, les temps d'attente, de repos, d'arrêt et de retour à domicile, etc.; les principales données sont les suivantes : – dans le transport urbain, 11 à 12 heures de travail dont 7 à 8 de conduite; – dans le transport interurbain, 10 heures de travail et des heures de conduite variant selon les trajets (distance, routes, arrêts, etc.); – dans le transport nolisé et d'excursion, une amplitude pouvant atteindre 13 heures et des heures de conduite variant selon le type d'excursion (distance, routes, arrêts, etc.); – dans le transport scolaire, une moyenne de 23,3 heures par semaine. Les conditions générales de travail sont, dans ce groupe de professions, caractérisées par des horaires irréguliers, de longues heures consécutives de conduite, des postes de conduite souvent mal conçus, des vibrations, des bruits, etc. Les principaux problèmes de santé associés à ces professions sont les maux de dos et les sévices à la colonne vertébrale et aux épaules. Des efforts de recherche visent cependant à améliorer les conditions ergonomiques des postes de conduite.
				6/6

Tableau 6
IDENTIFICATION DES PROFESSIONS
(Profil socio-économique)

Professions significatives	Code CCDP	Cote FG	Cote PPS	Particularités
Conducteurs, conductrices d'autobus (suite)	9171			La formation se fait en entreprise pour ce qui est du transport urbain et interurbain; elle peut durer jusqu'à cinq ou six semaines. L'apprentissage est supervisé par un conducteur senior. En ce qui concerne le transport scolaire, la formation se fait principalement en entreprise et est complétée en institution. Le taux de syndicalisation varie selon le type de transport et la taille de l'entreprise. Les données recueillies sont les suivantes : – près de 100 p. 100 dans le transport urbain; – de 30 à 35 p. 100 dans le transport interurbain et le transport nolisé et d'excursion, surtout dans les grandes entreprises; – environ 40 p. 100 dans le transport scolaire, et plus de 60 p. 100 dans les entreprises de plus de 30 autobus. La main-d'oeuvre féminine est légèrement à la hausse mais demeure relativement faible dans le transport urbain, interurbain et nolisé où les pourcentages de conductrices varient de 3 à 8 p. 100. Cependant, dans le transport scolaire, le pourcentage de conductrices se situe entre 35 et 40 p. 100. Les conditions de travail varient selon le type de transport et la taille de l'entreprise. Les principales données sont les suivantes : – la rénumération annuelle moyenne en 1987 : – transport urbain : 40 282 $; – transport interurbain et nolisé : 33 023 $; – transport scolaire : 14 163 $ (11,75 $ l'heure);

Tableau 6
IDENTIFICATION DES PROFESSIONS
(Profil socio-économique)

Professions significatives	Code CCDP	Cote FG	Cote PPS	Particularités
Conducteurs, conductrices d'autobus (suite)	9171			– la durée du travail tient compte du nombre d'heures de conduite ainsi que de diverses tâches telles que les rondes d'inspection de sécurité, la rédaction de rapports, la manutention de colis et de bagages, les temps d'attente, de repos, d'arrêt et de retour à domicile, etc.; les principales données sont les suivantes : – dans le transport urbain, 11 à 12 heures de travail dont 7 à 8 de conduite; – dans le transport interurbain, 10 heures de travail et des heures de conduite variant selon les trajets (distance, routes, arrêts, etc.); – dans le transport nolisé et d'excursion, une amplitude pouvant atteindre 13 heures et des heures de conduite variant selon le type d'excursion (distance, routes, arrêts, etc.); – dans le transport scolaire, une moyenne de 23,3 heures par semaine. Les conditions générales de travail sont, dans ce groupe de professions, caractérisées par des horaires irréguliers, de longues heures consécutives de conduite, des postes de conduite souvent mal conçus, des vibrations, des bruits, etc. Les principaux problèmes de santé associés à ces professions sont les maux de dos et les sévices à la colonne vertébrale et aux épaules. Des efforts de recherche visent cependant à améliorer les conditions ergonomiques des postes de conduite.
				6/6

B. LIENS HORIZONTAUX ENTRE LES PROFESSIONS DU SECTEUR

Le tableau 7 présente les transferts possibles entre les professions de conduite des différents types de camions et d'autobus.

Tableau 7
LIENS HORIZONTAUX ENTRE LES PROFESSIONS
(Profil socio-économique)

Professions significatives	Professions
Conducteurs, conductrices de camions – Camion-citerne – Camion porteur – Camion tracteur pour semi-remorque – Camion de transport forestier – Camion malaxeur – Camion de collecte sélective – Camion à ordures – Camion à benne basculante – Camion de dépannage – Camion-fardier – Camion de déneigement – Camion de déménagement urbain	Les transferts entre les différentes professions classées dans le groupe Conducteurs, conductrices de camions sont possibles et fréquents. Les habiletés de base y sont les mêmes. Une formation courte en institution ou en entreprise assure généralement la viabilité de ces transferts.
Conducteurs, conductrices d'autobus – Autobus urbain – Autobus interurbain – Autobus scolaire	Les transferts entre les professions classées dans le groupe Conducteurs, conductrices de camions et d'autobus sont peu fréquents. Les habiletés de base y sont toutefois les mêmes. Une formation spécifique en institution ou en entreprise est requise pour les communications avec les usagers et les règles particulières de sécurité.

CHAPITRE 1.
Profil socio-économique

1.1 Les entreprises

1.2 Les travailleurs et travailleuses

1.3 Les professions

1.4 LES FACTEURS SOCIO-ÉCONOMIQUES DÉTERMINANTS

LES FACTEURS SOCIO-ÉCONOMIQUES DÉTERMINANTS

La décennie 1980-1990 a été marquée par des bouleversements importants dans le secteur économique du transport; plusieurs éléments concourent à modifier la main-d'oeuvre du secteur.

D'importants travaux de recherche, tant canadiens que québécois, permettent d'établir les nouvelles lois et règles ainsi que les principaux changements technologiques responsables de l'évolution des besoins de formation professionnelle.

Le tableau 1.4.A. présente l'essentiel de ces faits déterminants. Les principales sources en sont :

- le Mémento statistique du transport au Québec, 1986-1987 (6);
- l'Impact des nouvelles technologies sur la structure économique du Québec, transport routier, ferroviaire et aérien (14);
- le Sommaire des activités 1988-1989 de la Direction de la recherche du ministère des Transports (15).

Le tableau 1.4.B. présente la synthèse des facteurs déterminants dans le transport routier des marchandises. Il découle d'une étude des ressources humaines de l'industrie canadienne du camionnage publiée par Emploi et Immigration Canada en 1990 (9).

Tableau 1.4.A.
FACTEURS SOCIO-ÉCONOMIQUES DÉTERMINANT LA FORMATION PROFESSIONNELLE

Facteurs	Changements, avantages
1. TRANSPORT FERROVIAIRE	
A. Évolution législative	
– 1980 Staggers Act (États-Unis)	– Déréglementation américaine sur les territoires et les tarifs.
– 1988 Loi sur les transports (Canada)	– Meilleur accès aux voies des concurrents. – Extension de la zone de correspondance de quatre milles à trente kilomètres. – Interdiction de collusion sur les prix. – Confidentialité des contrats. – Meilleure compétitivité avec le transport ferroviaire américain. – Abandon du contrôle public des tarifs. – Abandon des lignes déficitaires (au-delà de mille kilomètres depuis 1986).
– 1990 Démantèlement partiel de Via-Rail	
– 1985-1996 Politique de réduction annuelle de l'emploi	– Réduction de 8 à 10 p. 100 annuellement.
	1/8

Tableau 1.4.A.
FACTEURS SOCIO-ÉCONOMIQUES DÉTERMINANT LA FORMATION PROFESSIONNELLE

Facteurs	Changements, avantages
1. TRANSPORT FERROVIAIRE (suite)	
B. Évolution technologique	
– Locomotives	– Mues au diesel depuis 1959. – Développement de puissance accrue. – Nouvelles locomotives avec ordinateur intégré (peu acquises parce que trop coûteuses).
– Wagons	– Nouveaux wagons pour le transport des remorques de 50 pi 10 po.
– Rails	– Traverses en béton. – Alliage métallique plus résistant. – Soudure thermique pour des rails sans joints apparents.
– Entretien	– Wagon analyseur de voies automatisé. – Locomotive automatisée de remplacement des traverses.
– Communications	– Nouvelle génération de radios par texte informatisé.
C. Impact sur la main-d'oeuvre	– L'impact des nouvelles technologies se confond avec une politique de réduction de personnel introduite dupuis 1985. – L'effectif total de 25 786 travailleurs et travailleuses en 1985 serait ramené à 21 892 soit une baisse de 15 p. 100. – Les professions les plus touchées seraient les chefs de train, les serre-freins et les chauffeurs de locomotive; l'effectif des autres professions diminuerait de 5 à 10 p. 100. – Ces réductions touchent surtout le transport des personnes sur les voies peu achalandées. – L'impact sur le transport des personnes semble actuellement absorbé par l'automobile privée. – Les changements dans le sous-secteur ferroviaire créent un impact négatif sur le transport maritime des marchandises.
2. TRANSPORT AÉRIEN	
A. Évolution législative	
– 1985 Révision de la Loi sur l'aéronautique	– Réduction au minimum de la réglementation économique. – Nombreuses acquisitions et fusions par Air Canada et Canadien International. – Privatisation partielle d'Air Canada.
	2/8

Tableau 1.4.A.
FACTEURS SOCIO-ÉCONOMIQUES DÉTERMINANT LA FORMATION PROFESSIONNELLE

Facteurs	Changements, avantages
2. TRANSPORT AÉRIEN (suite)	
A. Évolution législative *(suite)*	
– 1990 Nouvelle politique de gestion des aéroports	– Gestion de style entreprise privée par des organismes locaux (Conseil de l'aéroport international pour Mirable et Dorval; Société aéroportuaire de Québec).
B. Évolution technologique	

– Avions	– Nouveaux moteurs entraînant une réduction de 30 à 50 p. 100 de la consommation d'énergie.
	– Réduction du nombre de modèles d'avions et de moteurs :
	  – inventaire de pièces moins important;
	  – formation des pilotes moins onéreuse;
	  – entretien moins complexe.
	– Réduction de la taille des avions sur les lignes moins fréquentées.

– Contrôle aérien	– Informatisation des plans de vol (1988-1989). – Communications tour-avion par radio-texte (élimination de la communication verbale : 25 p. 100 en 1991 et 75 p. 100 en 1996). – Informatisation des vérifications de routine (graduellement de 1987 à 1996). – Informatisation de la collecte des données météorologiques dans les 35 centres canadiens (30 p. 100 vers 1994).

C. Impact sur la main-d'oeuvre	– Le sous-secteur aérien peut absorber une augmentation de la demande de service de 10 p. 100 sans augmentation de personnel.
	– Une hypothétique augmentation annuelle de service de 2,8 p. 100 entraînerait une hausse du personnel aérien d'un peu plus de 10 p. 100 de 1991 à 1996.
	– Les nouvelles technologies ont peu d'effet sur les professions de ce sous-secteur :
	  – la demande supplémentaire annuelle peut être absorbée par le personnel en place;
	  – les programmes de perfectionnement du personnel sont adaptés à l'introduction des nouvelles technologies.

	3/8

Tableau 1.4.A.
FACTEURS SOCIO-ÉCONOMIQUES DÉTERMINANT LA FORMATION PROFESSIONNELLE

Facteurs	Changements, avantages
3. TRANSPORT MARITIME	
A. Évolution législative	
– Canada	– Le transport maritime est essentiellement de responsabilité cana dienne; les lois et politiques canadiennes influent sur le niveau des activités de transbordement des ports québécois (ex : la Loi sur le transport du grain de l'ouest a fait chuter l'ensilage au port de Québec d'environ 30 p. 100).
– Québec	– La responsabilité québécoise en matière de transport maritime se limite à : – 20 services de traversier dont 11 étaient subventionnés en 1987; – deux services de desserte régulière : moyenne et basse Côte-Nord, et Îles-de-la-Madeleine; – un service de desserte annuelle au Nouveau-Québec. – Le transport maritime au Québec est en pleine mutation. Les raisons en sont : – une diversification des activités de transbordement; – l'arrivée de nouvelles activités (Alumax, Reynolds, Alouette). – La situation économique générale du transport maritime au Québec est difficile.
B. Impact sur la main-d'oeuvre	– Selon les données de 1987, les changements survenant dans le domaine du transport maritime ont peu d'impact sur le transport routier des marchandises au Québec.
4. TRANSPORT ROUTIER	
A. Évolution législative	
– 1980 Amendements au Motor Carrier Act de 1935 (États-Unis)	– Coup d'envoi du mouvement de déréglementation du transport routier des marchandises sur le continent américain qui a eu un impact substantiel au Canada et au Québec.
– 1987 Loi sur les transports routiers (S.C. 1987, C. 35, Canada)	– Renversement du fardeau de la preuve de nécessité publique. – Suppression de l'approbation étatique des tarifs. – Uniformisation de la liste des produits. – Réduction et rationalisation des catégories de permis. – Simplification des procédures de demande de permis.
	4/8

Tableau 1.4.A.
FACTEURS SOCIO-ÉCONOMIQUES DÉTERMINANT LA FORMATION PROFESSIONNELLE

Facteurs	Changements, avantages
4. TRANSPORT ROUTIER (suite)	
A. Évolution législative *(suite)*	
– 1987 Loi sur le camionnage (76, Québec)	– Approche graduelle du processus de déréglementation de 1982 à 1987. – Nouvelle réglementation ramenée à l'essentiel : simple, précise et peu coûteuse d'application. – Réglementation axée sur les forces du marché et favorisant la concurrence. – Responsabilisation des gestes des entreprises quant à leurs orientations commerciales et à la sécurité. – Réglementation à l'appui d'une sécurité routière accrue.
– Loi modifiant le Code de la sécurité routière (73, Québec)	– Échancier des changements : – 01-01-88 inspection sur la route : sécurité et arrimage descharges; – 01-07-88 permis de conduire unique : - classe 1 : camions à remorque; - classe 2 : autobus et autocars; - classe 3 : camions porteurs; – 01-06-88 système de points d'inaptitude applicable aux entreprises de transport; – 13-02-89 entrée en vigueur de la nouvelle classification des permis de conduire et des normes médicales applicables aux conducteurs et conductrices; – 14-02-89 test de connaissance et test routier pour l'obtentiondu permis de classe 1; – 01-04-89 normes et procédures d'autocertification; – 13-04-89 heures de conduite et de service; – 01-05-89 vérification des installations; – 01-06-89 profil du transporteur et de ses conducteurs et conductrices; – 01-09-89 normes d'entretien des véhicules commerciaux et ronde de sécurité.
– 1989 Accord canado-américain de libre-échange	– Libéralisation des échanges commerciaux et affranchissement graduel des tarifs douaniers.
	5/8

Tableau 1.4.A.
FACTEURS SOCIO-ÉCONOMIQUES DÉTERMINANT LA FORMATION PROFESSIONNELLE

Facteurs	Changements, avantages
4. TRANSPORT ROUTIER (suite)	
B. Évolution technologique	
– Tracteurs, remorques et camions	1960 – Suspensions améliorées et pneus radiaux visant une meilleure tenue de route, moins de bris du matériel transporté et une économie d'énergie. – Pneus radiaux à profil surbaissé développant moins de chaleur due à la friction. 1970 – Chevaux-vapeur et révolution des moteurs diminués, vitesse réduite (économie d'énergie). – Transmissions synchronisées et freinage antiblocage visant une sécurité accrue. – Déflecteurs d'air (inventés au Québec) pour réduire la consommation d'énergie en diminuant la résistance à l'air. 1980 – Longueur des remorques de 45 pi à 50 pi 10 po, trains routiers, planchers de remorques surbaissés, choix de matériaux plus légers pour accroître les avantages économiques.
– Réception, expédition, entreposage	– Informatisation des feuilles de commande et de la tarification, codification zébrée des produits, lecture optique de la marchandise à expédier, automatisation de la manutention et de l'entreposage des marchandises visant à réduire le temps d'exécution des opérations de même qu'à réduire les coûts d'énergie et de personnel.
– Contrôle de la feuille de route	– Informatisation de la répartition des véhicules et des conducteurs, développement d'ordinateurs de bord, communications par radiotéléphone et par satellite visant la rapidité et l'efficacité des opérations.
– Entretien mécanique	– Introduction du «tacho» (boîte noire) servant à enregistrer la consommation, la vitesse maximale, l'usure des freins, le temps de marche, etc. – Vérifications préventives systématiques avant chaque départ.
	6/8

Tableau 1.4.A.
FACTEURS SOCIO-ÉCONOMIQUES DÉTERMINANT LA FORMATION PROFESSIONNELLE

Facteurs	Changements, avantages
4. TRANSPORT ROUTIER (suite)	
B. Évolution technologique *(suite)*	
– Recherche et développement	– Développement d'un système d'essieux autodirectionnels (camions à quatre essieux et quatorze roues) visant une meilleure répartition de la capacité de charge, une manoeuvrabilité accrue et une réduction des coûts d'opération. – Concept «Concertina» de remorque fermée munie de deux cartouches pour le transport d'huile dans un sens et d'une charge solide dans l'autre. – Développement d'un ordinateur de bord pour camions et d'une unité de transfert des données (entente auxiliaire Canada-Québec sur le développement des transports, 1985-1990). – Recherche sur l'état de l'utilisation de l'informatique dans l'industrie du transport routier (recherche à contrat). – Recherche sur les meilleurs types de revêtements bitumineux, sur les granulats et leur comportement dans les bétons. – Mise au point de l'«Intermodal» (CRIQ et secteur privé) : système de remorques routières intercalées dans un convoi ferroviaire à l'aide de «bogies motorisés» visant une économie de 25 p. 100.
C. Impact sur la main-d'oeuvre	– Dans l'hypothèse d'une utilisation massive des nouvelles technologies, les entreprises de pointe réduiraient leur personnel d'environ 6 p. 100; les réductions toucheraient surtout les employés cléricaux et les manutentionnaires qui feraient place à des technicien et techniciennes du transport; le nombre de conducteurs et conductrices demeurerait stable.
	7/8

Tableau 1.4.A.
FACTEURS SOCIO-ÉCONOMIQUES DÉTERMINANT LA FORMATION PROFESSIONNELLE

Facteurs	Changements, avantages
4. TRANSPORT ROUTIER (suite) C. *Impact sur la main-d'oeuvre (suite)*	– Les prévisions d'utilisation des nouvelles technologies dans le domaine du camionnage sont les suivantes en pourcentages :

Technologies	1986	1991	1996
– pneus radiaux		100	
– suspensions améliorées	100		
– révolution maximale des moteurs à vitesse réduite	5	40	70
– déflecteurs d'air	20	50	95
– entreposage automatisé	5	10	15
– contrôle informatique de la feuille de route	2	10	15
– radiotéléphone ou satellite	40	45	50
– «tacho» (boîte noire)	1	5	25

– Dans l'hypothèse d'une utilisation modérée et graduelle des nouvelles technologies, la demande supplémentaire annuelle de main-d'oeuvre serait d'environ 2,8 p. 100 jusqu'en 1996.

8/8

Tableau 1.4.B.
SYNTHÈSE DES FACTEURS DÉTERMINANT LE TRANSPORT ROUTIER DES MARCHANDISES

Facteurs déterminants	Impact sur la profession
– Nouvelles lois et règles : – compétition accrue – heures de service – réglementation des charges – sécurité et environnement	– relations avec la clientèle – planification des itinéraires – équilibrage des charges et habileté arithmétique – manipulation des matières dangereuses – conduite sécuritaire
– Entente de libre-échange – accroissement de l'axe de transport nord-sud	– bureaucratie frontalière

Source : Emploi et Immigration Canada. L'industrie du camionnage, étude des ressources humaines, 1990. (3)

1/2

Tableau 1.4.B.
SYNTHÈSE DES FACTEURS DÉTERMINANT LE TRANSPORT ROUTIER DES MARCHANDISES

Facteurs déterminants	Impact sur la profession
– Qualité du service – rapidité et efficacité de livraison	– crédibilité, planification des itinéraires

– Évolution technologique
  – ordinateurs de bord
  – télécommunications
	– initiation à l'informatique

	2/2

CHAPITRE 2.
Demande supplémentaire de main-d'oeuvre par profession

2.1 LA DEMANDE SUPPLÉMENTAIRE DE MAIN-D'OEUVRE POUR LES PROFESSIONS COURANTES

2.2 La demande supplémentaire de main-d'oeuvre pour les professions nouvelles

LA DEMANDE SUPPLÉMENTAIRE DE MAIN-D'OEUVRE POUR LES PROFESSIONS COURANTES

A. ÉVOLUTION DE L'EMPLOI

Selon le ministère de la Main-d'oeuvre, de la Sécurité du revenu et de la Formation professionnelle (12), le personnel d'exploitation des transports (grand groupe CCDP 91) représente 3,8 p.100 de l'emploi total en 1990 au Québec, soit 118 200 travailleurs et travailleuses.

Entre 1989 et 1990, les paramètres de l'emploi pour ce groupe étaient les suivants :

	Groupe 91	Ensemble
Taux de croissance de l'emploi	1,4 %	1,2 %
Taux de remplacement	1,5 %	2,0 %
Demande additionnelle	3,0 %	3,2 %

L'évolution de l'emploi dans les cinq groupes de professions étudiés ici est présentée au tableau 2.1.A. Les données sont du SPPC (2) et décrivent les variations de l'emploi à court et à moyen termes comme suit :

— entre 1987 et 1988, une légère décroissance de l'effectif pour les quatre premiers groupes, et une croissance de 1 p. 100 pour le groupe Camionneurs;

— entre 1988 et 1995, un équilibre pour les trois premiers groupes, une légère décroissance pour le groupe Conducteurs d'autobus et une croissance soutenue pour le groupe Camionneurs.

Tableau 2.1.A.
ÉVOLUTION DE L'EMPLOI PAR GROUPE PROFESSIONNEL

Professions	Code CCDP	Variation entre 1987 et 1988		Variation entre 1988 et 1995	
		N	%	N	%
Pilotes d'aéronefs	9111	-10	-0,84	3	0,26
Contrôleurs aériens Controleuses aériennes	9113	-10	-1,15	3	0,35
Pilotes de navires	9151	-10	-0,96	0	0
Conducteurs d'autobus Conductrices d'autobus	9171	-286	-2,21	-245	-1,93
Camionneurs Camionneuses	9175	605	0,99	4 864	7,85

Source : Emploi et Immigration Canada. SPPC, Évolution de l'emploi par profession, région de Québec, août 1989.

B. DEMANDE SUPPLÉMENTAIRE DE MAIN-D'OEUVRE

L'estimation de la demande supplémentaire de main-d'oeuvre dans le secteur Transport a été réalisée à l'aide des grands systèmes de prévision des déséquilibres, des surplus et des pénuries du MMSRFP (12) et d'Emploi et Immigration Canada, SPPC (2). Dans les deux cas, les études ont été réalisées en 1989.

a) Surplus et pénuries de main-d'oeuvre pour 1990 (MMSRFP)

Le tableau 2.1.B.a) situe les cinq groupes de professions sur une échelle d'évaluation des besoins et surplus de main-d'oeuvre prévus pour l'année 1990 dans chacune des régions du Québec. Les degrés de variation de l'échelle apparaissent dans la légende au bas du tableau.

Tableau 2.1.B.a)
SURPLUS ET PÉNURIES DE MAIN-D'OEUVRE PRÉVUS AU QUÉBEC ET DANS SES RÉGIONS POUR 1990

Profession	Code CCDP	Région										Total Québec
		01	02	03	04	05	6S	6M	6N	07	08	09	
Pilotes, navigateurs et mécaniciens Pilotes, navigatrices et mécaniciennes	9111 Empl.	–	ÉQ 50	ÉQ 150	–	–	ÉQ 300	SL 500	ÉQ 150	–	–	ÉQ 50	ÉQ 1 350
Personnel des services auxiliaires au sol	9113 Empl.	–	–	ÉQ 50	–	–	ÉQ 150	ÉQ 500	ÉQ 150	–	–	–	ÉQ 1 000
Officiers de pont Officières de pont	9151 Empl.	SL 125	–	SM 350	ÉQ 125	–	SL 125	SM 125	–	–	–	–	SL 1 000
Conducteurs d'autobus Conductrices d'autobus	9171 Empl.	SL 900	ÉQ 700	ÉQ 2 550	SL 950	SM 550	SL 3 150	SL 3 750	SL 2 250	ÉQ 1 100	SL 350	ÉQ 200	SL 16 500
Camionneurs Camionneuses	9175 Empl.	SL 2 750	SM 3 200	SM 9 650	SM 5 750	SM 2 450	SL 14 400	SM 17 450	SM 9 000	SM 3 200	SM 2 200	SM 800	SM 70 900

Légende : SS surplus sévère
SM surplus moyen
SL surplus léger
ÉQ équilibre
PL pénurie légère
PM pénurie moyenne
PS pénurie sévère
– non disponible
Empl. emploi prévu

On retrouve dans le même ouvrage les commentaires suivants.

1° Pilotes d'aéronefs (CCDP 9111)

Malgré une situation d'équilibre généralement prévue dans ce groupe professionnel, des pénuries de main-d'oeuvre sont à signaler en raison de l'insuffisance de formation parmi les professions suivantes :

— pilote de ligne (CCDP 9111-118), dans les régions de Québec, de la Chaudière-Appalaches et de l'Outaouais;

— pilote d'hélicoptère (CCDP 9111-126), dans l'Abitibi-Témiscamingue.

2° Contrôleurs aériens, contrôleuses aériennes (CCDP 9113)

En raison de l'insuffisance de formation, on prévoit une pénurie de régulateurs de transport aérien (CCDP 9113-114) dans les régions de Québec et de la Chaudière-Appalaches.

3° Pilotes de navires (CCDP 9151)

Aucune pénurie particulière de main-d'oeuvre n'est prévue parmi les professions de ce groupe.

4° Conducteurs, conductrices d'autobus (CCDP 9171)

Une pénurie de conducteurs d'autobus scolaires (Cont. qué.) est prévue dans les sous-régions de la Beauce (Chaudière-Appalaches) et dans la MRC Papineau (Outaouais).

Cette pénurie serait imputable aux conditions de travail particulières à cette profession, soit, entre autres, au nombre insuffisant d'heures de travail.

5° Camionneurs, camionneuses (CCDP 9175)

En dépit d'une situation de surplus généralisé de main-d'oeuvre dans ce groupe, des pénuries sont prévues en région pour divers motifs :

— en raison de conditions de travail particulières dans les régions de Québec, de la Chaudière-Appalaches et de l'Abitibi-Témiscamingue pour la profession de chauffeur de camion (CCDP 9175-118);

— en raison d'une insuffisance de formation dans l'Abitibi-Témiscamingue pour la profession de chauffeur de camion tracteur pour semi-remorque (CCDP 9175-122);

— en raison d'une insuffisance de formation et du caractère saisonnier du travail dans la partie ouest de la Côte-Nord pour la profession de conducteur de véhicules de transport forestier (CCDP 9175-124).

b) Déséquilibres professionnels par groupe de base (SPPC)

Le tableau 8 présente les besoins de main-d'oeuvre à moyen et à long termes dans chacun des groupes de professions du secteur Transport.

Les graphiques 2.1.B.b)1° et 2.1.B.b)2° en font l'illustration visuelle.

À noter que le tableau et les graphiques présentent en premier lieu les besoins intégraux de main-d'oeuvre prévus dans le SPPC. Les données présentées aux deuxièmes lignes et colonnes ne tiennent pas compte de l'offre de diplômés et de chômeurs.

La lecture de ces données démontre :

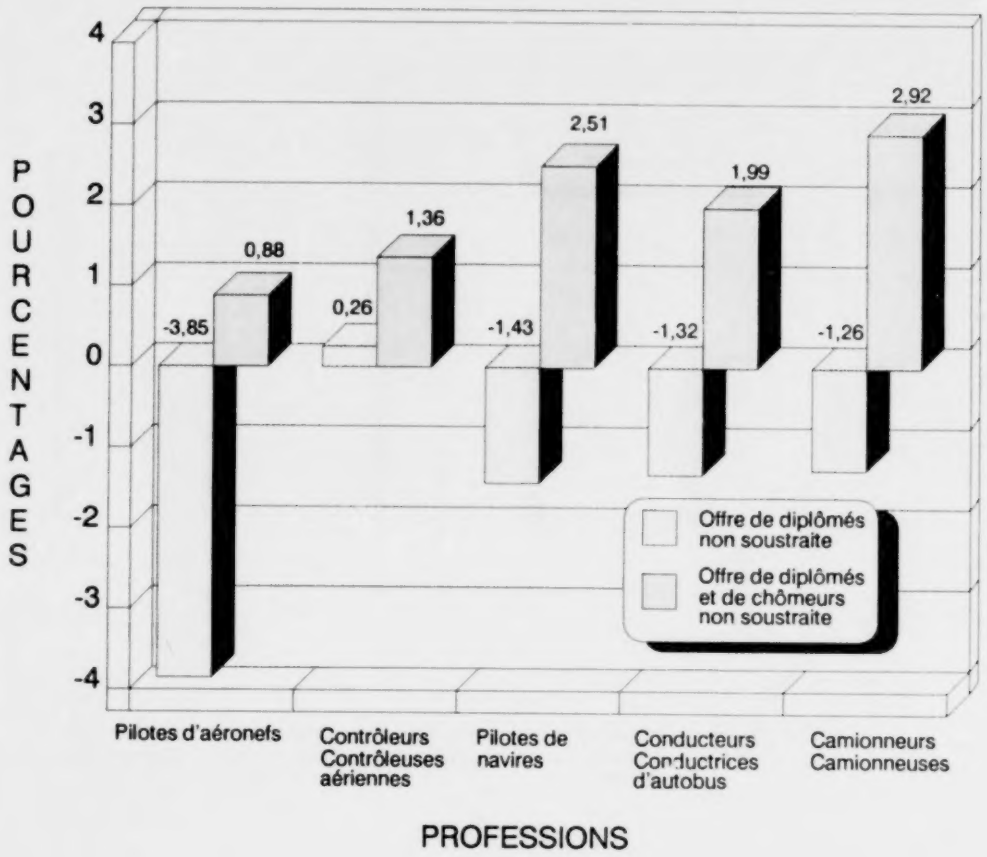
- une demande de main-d'oeuvre annuelle à moyen terme négative (surplus de travailleurs), sauf pour le groupe des contrôleurs aériens (CCDP 9113), demeuré stable;
- une demande de main-d'oeuvre annuelle à long terme d'environ 1 p.100, sauf pour le groupe des pilotes d'aéronefs (CCDP 9111), situé en surplus.

Tableau 8
DEMANDE SUPPLÉMENTAIRE DE MAIN-D'OEUVRE PAR PROFESSION COURANTE

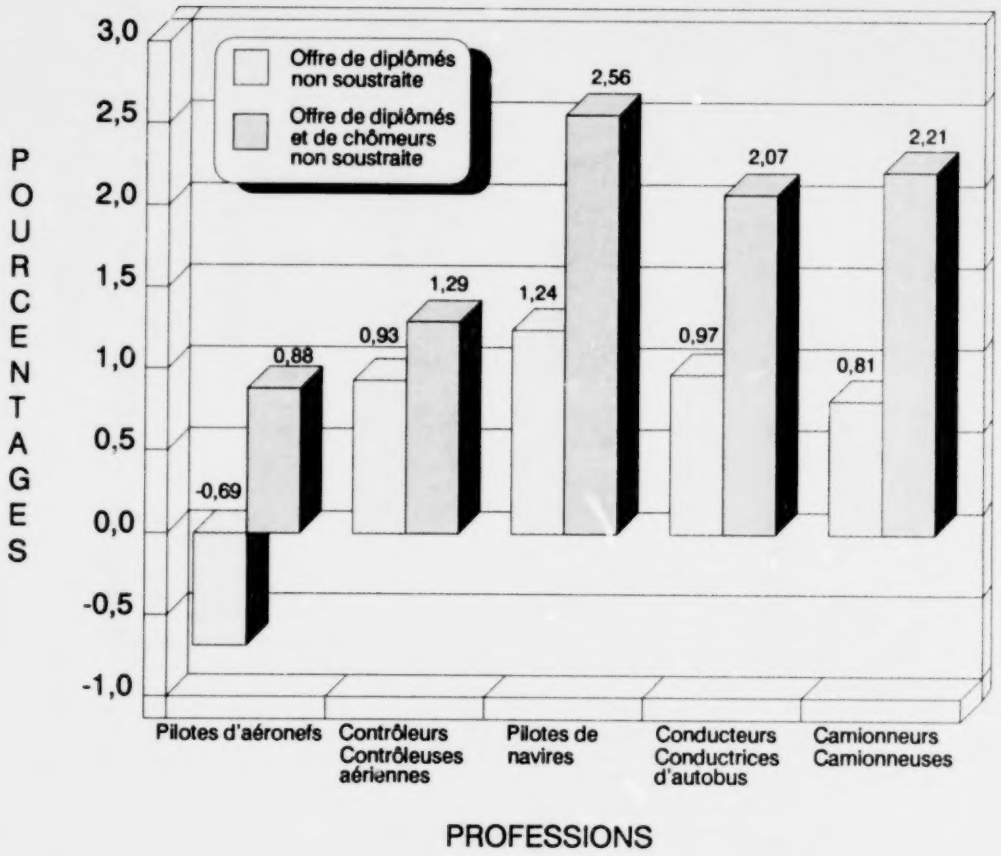
Professions	Code CCDP	Effectif[a] de 1988	Demande annuelle[a] à moyen terme 1988-1992		Demande annuelle[a] à long terme 1988-2000	
			N	%	N	%
Pilotes d'aéronefs	9111	1 170	-45 *10	-3,82 *0,85	-8 *10	-0,68 *0,85
Contrôleurs aériens Contrôleuses aériennes	9113	863	2 *12	0,26 *1,40	8 *11	0,93 *1,30
Pilotes de navires	9151	1 035	-15 *26	-1,43 *2,54	13 *27	1,24 *2,60
Conducteurs d'autobus Conductrices d'autobus	9171	12 681	-168 *253	-1,32 *1,99	123 *262	0,97 *2,07
Camionneurs Camionneuses	9175	61 971	-780 *1 807	-1,26 *2,90	505 *1 367	0,81 *2,21

a. Emploi et Immigration Canada. SPPC, Prévision des déséquilibres professionnels par groupe de base, région de Québec, révision août 1989.
* Offre de chômeurs non soustraite

Graphique 2.1.B.b)1°
DEMANDE ANNUELLE À MOYEN TERME (1988-1992)



Graphique 2.1.B.b)2°
DEMANDE ANNUELLE À LONG TERME (1988-2000)



C. DEMANDE SUPPLÉMENTAIRE DE MAIN-D'OEUVRE POUR LE GROUPE CAMIONNEURS (CCDP 9175)

a) Synthèse des données

Le tableau 2.1.C.a) rassemble toutes les prévisions de main-d'oeuvre pour le groupe Camionneurs (CCDP 9175) présentées au chapitre 2.1. Elles peuvent être résumées comme suit :

— la croissance annuelle de l'emploi est d'environ 675;

— la demande annuelle à court et à moyen termes démontre un surplus d'au moins 780 conducteurs;

— la demande annuelle à long terme démontre un besoin de 505 conducteurs ou conductrices.

Tableau 2.1.C.a)
SYNTHÈSE DES PRÉVISIONS DE DEMANDE ANNUELLE DE MAIN-D'OEUVRE POUR LE GROUPE CAMIONNEURS (CCDP 9175)

Variable	Référence au tableau	Court terme		Moyen terme		Long terme	
		%	Nombre	%	Nombre	%	Nombre
Croissance de l'emploi	2.1.A.	1987-1988		1988-1995			
		0,99	605	1,12	695		
Demande annuelle supplémentaire	2.1.B.a)	1990					
		Surplus moyen					
	8			1988-1992			
				-1,26	-780		
	8					1988-2000	
						0,81	505

b) Précisions sur le taux de chômage dans le groupe

Comme il a été mentionné au chapitre 1.2 (tableau 5), la diminution importante du nombre de détenteurs ou détentrices de permis de conduite de classe 1 (de 725 000 à 187 340 en 1989) aura vraisemblablement un effet à la baisse sur le taux de chômage dans le groupe.

Bon nombre de détenteurs de ce permis, n'ayant pas les qualifications professionnelles requises pour la conduite de camions lourds, s'ajoutaient en effet jusqu'en 1989 au bassin de personnes à la recherche d'un tel emploi.

Si le taux de chômage s'avérait à diminuer dans une proportion aussi importante que le nombre de détenteurs de permis de classe 1, la demande annuelle à moyen terme pourrait passer de la situation de surplus à celle de pénurie de conducteurs.

c) Estimation canadienne de la demande additionnelle de conducteurs de camions

1° Généralités

L'étude L'industrie canadienne du camionnage effectuée pour le compte d'Emploi et Immigration Canada (9) met en lumière les éléments suivants :

— les tendances de l'industrie du camionnage ont une incidence sur les qualifications exigées des conducteurs;

— il y a une importante demande additionnelle de conducteurs «qualifiés» (dont les qualifications sont supérieures à celles de la classe 1) dans le domaine du camionnage de longue distance;

— la pénurie la plus sévère est décelée dans le domaine du camionnage pour compte d'autrui, charge complète.

2° Tendances

Le tableau 2.1.C.c)2° résume clairement les tendances de l'industrie du camionnage qui ont un effet sur les qualifications exigées des conducteurs, et la pression ainsi exercée sur la demande supplémentaire de conducteurs qualifiés.

Tableau 2.1.C.c)2°
TENDANCES DE L'INDUSTRIE DU CAMIONNAGE ET CONSÉQUENCES SUR LES CONDUCTEURS

Tendances	Conséquences
– Changements de réglementation	
– concurrence accrue	– relations avec la clientèle
– limitation du nombre d'heures de service	– planification des itinéraires
– restrictition du poids des véhicules et des charges	– équilibrage des charges – connaissances arithmétiques
– sécurité	– sécurité au volant
– protection de l'environnement	– manipulation des matières dangereuses
– Libre-échange	
– accroissement du trafic nord-sud	– formulaires à compléter aux frontières
– Qualité du service	
– livraisons ponctuelles	– fiabilité, planification des itinéraires
– marchandises en bon état	
– Changements technologiques	
– utilisation d'ordinateurs de bord	– connaissance élémentaire de l'informatique

Source : Emploi et immigration Canada. L'industrie canadienne du camionnage, printemps 1990. (9)

3° Précisions

À l'instar de l'ordinateur de bord, d'autres innovations telles que les moteurs à révolution surbaissée, ou la longueur accrue des remorques et des trains routiers influent sur la conduite des camions lourds.

Par ailleurs, en plus d'augmenter le trafic nord-sud, l'entente de libre échange canado-américain exigera des conducteurs qu'ils aient une connaissance suffisante de la langue anglaise.

4° La demande

L'estimation totale faite par l'étude canadienne de la demande additionnelle de main-d'oeuvre pour les dix prochaines années se traduit en deux scénarios :

Scénario	Canada	Québec (20 %)	
		Demande totale	Demande annuelle
– Optimiste	38 000	7 600	760
– Réaliste	24 000	4 800	480

d) Perspective générale

La demande supplémentaire annuelle de conducteurs ou conductrices de camions peut s'établir en tenant compte des facteurs suivants :

— la croissance annuelle de l'emploi est de 675;

— le surplus à court et à moyen termes est déformé par un taux de chômage surévalué par le grand nombre de détenteurs de permis de classe 1;

— la demande annuelle à long terme est de 505 travailleurs ou travailleuses selon le SPPC, et de 480 à 760 selon l'étude canadienne.

L'estimation générale de la demande annuelle supplémentaire pourrait s'établir à environ 500 conducteurs ou conductrices de camions.

D. DEMANDE SUPPLÉMENTAIRE DE MAIN-D'OEUVRE POUR LE GROUPE CONDUCTEURS D'AUTOBUS (CCDP 9171)

a) Les grands systèmes de prévisions

Le tableau 2.1.D.a) rassemble toutes les données de prévision de main-d'oeuvre du groupe Conducteurs d'autobus (CCDP 9171) présentées au chapitre 2.1. Elles peuvent être résumées comme suit :

— une décroissance annuelle de l'emploi d'environ 2 p. 100 est prévue d'ici 1995;

— la demande annuelle à court et à moyen termes se traduit par un surplus d'un peu plus de 1 p. 100 de l'effectif;

— la demande annuelle à long terme se traduit par un besoin d'environ 1 p. 100 de l'effectif, soit 123 travailleurs ou travailleuses.

Tableau 2.1.D.a)
SYNTHÈSE DES PRÉVISIONS DE DEMANDE ANNUELLE DE MAIN-D'OEUVRE SUPPLÉMENTAIRE POUR LE GROUPE CONDUCTEURS D'AUTOBUS (CCDP 9171)

Variable	Référence au tableau	Court terme		Moyen terme		Long terme	
		%	Nombre	%	Nombre	%	Nombre
Croissance de l'emploi	2.1.A.	1987-1988		1988-1995			
		-2,21	-286	-1,93	-245		
Demande annuelle supplémentaire	2.1.B.a)	1990					
		Surplus léger					
	8			1988-1992			
				-1,32	-168		
	8					1988-2000	
						0,97	123

b) Données complémentaires

Selon des sources du ministère des Transports (25) et des associations de transporteurs, l'achalandage du transport en commun des personnes, estimé de 1984 à 1988, a tendance à plafonner.

En dépit de la modestie des paramètres décrits au précédent tableau par les grands systèmes canadien et québécois de prévision de main-d'oeuvre, les organismes représentatifs du transport terrestre des personnes annoncent des besoins annuels supplémentaires de conducteurs ou conductrices d'autobus «qualifiés».

1° Transport urbain

Une enquête de l'Association du transport urbain du Québec (ATUQ) révèle que les corporations, sociétés et services municipaux de transport urbain en commun ont formé 445 nouveaux conducteurs d'autobus en 1988 et 400 en 1989 pour répondre à des besoins de remplacement et combler quelques nouveaux postes.

2° Transport interurbain, nolisé et d'excursion

Une enquête menée par l'Association des propriétaires d'autobus du Québec (APAQ) auprès de ses membres permet d'estimer entre 100 et 200 le nombre de conducteurs d'autobus recrutés ou formés annuellement et ce, surtout dans le transport nolisé et d'excursion, nettement en croissance.

Cette enquête révèle aussi que 73 p. 100 des transporteurs de ce sous-secteur font part de besoins importants de perfectionnement parmi leurs conducteurs.

3° Transport scolaire

Selon l'Association du transport écolier du Québec (ATEQ) et le ministère des Transports, il n'existe aucune évaluation statistique des besoins annuels de conducteurs d'autobus scolaires.

À titre indicatif, mentionnons qu'un des cinq plus grands transporteurs scolaires du Québec estime à près de 15 p. 100 de son effectif le nombre de personnes recrutées chaque année et formées comme conducteurs d'autobus au sein de l'entreprise. Un plan triennal de perfectionnement des conducteurs à son emploi fait par ailleurs l'objet d'une entente avec un des deux centres publics de formation routière.

CHAPITRE 2.
Demande supplémentaire de main-d'oeuvre par profession

2.1 La demande supplémentaire de main-d'oeuvre pour les professions courantes

2.2 LA DEMANDE SUPPLÉMENTAIRE DE MAIN-D'OEUVRE POUR LES PROFESSIONS NOUVELLES

LA DEMANDE SUPPLÉMENTAIRE DE MAIN-D'OEUVRE POUR LES PROFESSIONS NOUVELLES

L'analyse de la situation actuelle n'indique aucune profession vraiment nouvelle parmi les cinq groupes de professions du secteur Transport. Cependant, dans leur aspect qualitatif, les professions évoluent très rapidement dans ce secteur en raison d'un recours massif aux nouvelles technologies, recours qui se manifeste particulièrement dans la conception, l'opération et l'entretien des véhicules de transport de même que dans les communications et la gestion générale des opérations. Cette tendance crée un important besoin de recyclage et de perfectionnement parmi les travailleurs et travailleuses du secteur.

CHAPITRE 3.
Organisation de la formation professionnelle

3.1 LE SECTEUR

3.2 Les formations

LE SECTEUR

A. DÉFINITION DU SECTEUR ACTUEL

Dans la foulée du réaménagement et de la refonte des programmes, la Direction générale de la formation professionnelle a institué en 1989 le secteur Transport.

La formation professionnelle, dans ce secteur, est du ressort des deux ordres d'enseignement, collégial et secondaire. Elle comprenait en 1989-1990 neuf programmes d'études :

— au collégial :

- Navigation (DEC);
- Pilotage d'aéronefs (DEC);
- Circulation aérienne (DEC);
- Transport (DEC);
- Transport (CEC);
- Transport (AEC);

— au secondaire :
(selon l'Instruction du MEQ pour 1989-1990)

- Conduite de camions lourds (CEP);
- Conduite de camions lourds (ASP);
- Conduite de véhicules lourds hors-route (CEP).

Ces trois derniers programmes ont été réaménagés et remplacés, en septembre 1990, par un seul programme transitoire.

Le tableau 10 présente la liste des professions couvertes par les programmes du secteur (1989-1990), telles que définies dans la CCDP (1) et dans les Répertoires des profils de formation professionnelle (Index général et Transport) (16, 17).

Il faut noter que le programme transitoire de conduite de véhicules lourds routiers (CEP) assure aujourd'hui l'enseignement des habiletés communes à toutes les professions présentées au tableau 10.

Le nouveau programme comprend, de plus, un ensemble de modules de formation développant les habiletés nécessaires à l'exercice de professions particulières. Le temps consacré à la formation varie suivant les besoins des différentes professions.

Tableau 10
LISTE DES PROFESSIONS COUVERTES PAR CHACUN DES PROGRAMMES D'ÉTUDES DU SECTEUR ACTUEL, 1989-1990

Programmes de formation existants	Code CCDP	Professions significatives	Cote FG	Cote PPS
Collégial				
– 248.02 Navigation	9151-110	Capitaine	5	8
	9151-114	Lieutenant, lieutenante de la marine marchande	4	7
	Cont. qué.	Premier lieutenant, première lieutenante		
	Cont. qué.	Deuxième et troisième lieutenants ou lieutenantes		
	Cont. qué.	Pilote côtier ou côtière		
	Cont. qué.	Pilote de port		
	Cont. qué.	Pilote de rivière et de canal		
	Cont. qué.	Pilote administrateur ou administratrice		
– 280.02 Pilotage d'aéronefs	Cont. qué.	Instructeur, instructrice de vol		
	9111-118	Pilote d'avion (de ligne)	5	8
	9111-122	Pilote d'aéronef directorial (d'affaires)	5	7
	9111-126	Pilote d'hélicoptère	5	7
	9111-136	Officier, officière en second (aide-pilote, copilote)	5	7
	Cont. qué.	Pilote d'avion-citerne		
	Cont. qué.	Pilote d'avion-épandeur		
	Cont. qué.	Pilote de brousse		
	Cont. qué.	Pilote de ligne		
– 285.01 Circulation aérienne	9113-118	Contrôleur, contrôleuse de la circulation aérienne (tour de contrôle)	4	7
	9113-114	Régulateur, régulatrice de transport aérien	4	8
	9113-130	Commis à la régulation de la circulation aérienne	4	4
	Cont. qué.	Contrôleur adjoint, contrôleuse adjointe au bureau de la planification des vols		
	Cont. qué.	Contrôleur, contrôleuse de données		
	Cont. qué.	Contrôleur, contrôleuse de l'air		

Sources :
- MEQ. Cahiers de l'enseignement collégial, cahier 1. (18)
- MEQ. Carte des enseignements 1989-1990, Formation professionnelle. (19)
- MEQ. Répertoires des profils de formation professionnelle, Index général et Transport. (16, 17)
- Emploi et Immigration Canada. Classification canadienne descriptive des professions, 9e édition, 1989. (1)

1/3

Tableau 10
LISTE DES PROFESSIONS COUVERTES PAR CHACUN DES PROGRAMMES D'ÉTUDES DU SECTEUR ACTUEL, 1989-1990

Programmes de formation existants	Code CCDP	Professions significatives	Cote FG	Cote PPS
Collégial (suite)				
– 285.01 Circulation aérienne (suite)	Cont. qué.	Contrôleur, contrôleuse des autorisations		
	Cont. qué.	Contrôleur, contrôleuse du sol		
	Cont. qué.	Contrôleur, contrôleuse radar		
	Cont. qué.	Coordonnateur, coordonnatrice		
	Cont. qué.	Coordonnateur, coordonnatrice de la navigation aérienne		
	Cont. qué.	Coordonnateur, coordonnatrice radar		
	Cont. qué.	Surveillant, surveillante		
	Cont. qué.	Surveillant, surveillante (supervisor)		
– 410.07 Transport (DEC)	1176-122	Coordonnateur, coordonnatrice de la sécurité (camions et semi-remorques)	4	6
– 410.57 Transport (CEC)	1176-126	Inspecteur, inspectrice de la circulation (autobus et tramways)	4	6
	4199-154	Coordonnateur, coordonnatrice du transport de voyageurs par autobus	4	6
– 415.47 Transport (AEC)	9179-110	Régulateur, régulatrice du transport par autobus	4	5
	9179-114	Coordonnateur, coordonnatrice des services de transport en commun	3	6
	9179-118	Régulateur, régulatrice du transport routier (marchandises)	3	5
	9179-122	Employé, employée au bureau des mouvements (transport en commun)	3	5
	Cont. qué.	Agent, agente de transport motorisé		
	Cont. qué.	Agent, agente de prévention routière		
	Cont. qué.	Animateur, animatrice de cours de conduite préventive		
	Cont. qué.	Examinateur, examinatrice de la conduite des véhicules automobiles		
	Cont. qué.	Inspecteur, inspectrice des transports (surveillant routier, surveillante routière)		
	Cont. qué.	Inspecteur, inspectrice des transports		
	Cont. qué.	Répartiteur, répartitrice du transport routier		

Tableau 10
LISTE DES PROFESSIONS COUVERTES PAR CHACUN DES PROGRAMMES D'ÉTUDES DU SECTEUR ACTUEL, 1989-1990

Programmes de formation existants	Code CCDP	Professions significatives	Cote FG	Cote PPS
Secondaire				
– 1062 Conduite de camions lourds (CEP)	9175-110	Chauffeur, chauffeuse de camion (en général)	3	4
	9175-114	Chauffeur, chauffeuse de camion-citerne	3	4
– 1059 Conduite de camions lourds hors-route (CEP)	9175-118	Chauffeur, chauffeuse de camion	3	4
	9175-122	Chauffeur, chauffeuse de camion tracteur pour semi-remorque	3	4
	9175-124	Conducteur, conductrice de véhicule de transport forestier	3	4
– 1479 Conduite de camions lourds (ASP)	9175-126	Conducteur, conductrice de camion malaxeur	3	4
	9175-128	Chauffeur, chauffeuse de véhicule de collecte sélective	3	4
	9175-129	Chauffeur, chauffeuse de camion à ordures	3	4
	9175-130	Chauffeur, chauffeuse de camion à benne basculante	3	4
	9175-136	Chauffeur, chauffeuse de camion-citerne de lait	3	4
	9175-134	Conducteur, conductrice de dépanneuse	3	4
	Cont. qué.	Chauffeur, chauffeuse de bétonnière		
	Cont. qué.	Conducteur, conductrice de fardier		
	9199-122	Conducteur, conductrice de matériel de déneigement	3	4
	9199-130	Conducteur, conductrice de matériel de déménagement urbain	3	3
				3/3

B. DÉFINITION DU SECTEUR EFFECTIF

L'industrie du transport routier utilise de plus en plus de véhicules sophistiqués; elle a recours à des techniques de pointe pour ses opérations et doit s'astreindre à une réglementation exigeante.

Dans ce contexte, il est important que le secteur professionnel Transport offre une formation qui tienne compte des nouvelles exigences de qualification auxquelles doivent satisfaire aujourd'hui les conducteurs. L'offre d'un programme transitoire en 1990-1991 s'inscrit dans cette préoccupation.

Le tableau 11 présente la liste des professions couvertes par le programme transitoire Conduite de véhicules lourds routiers, telles que définies dans la CCDP (1) et dans les Répertoires des profils de formation professionnelle (Index général et Transport (16,17).

Tableau 11
LISTE DES PROFESSIONS COUVERTES PAR CHACUN DES PROGRAMMES DU SECTEUR EFFECTIF

Programmes	Code CCDP	Professions significatives existantes et nouvelles	Cote FG	Cote PPS
Secondaire				
– 5007 Conduite de véhicules lourds routiers	9175-110	Chauffeur, chauffeuse de camion (en général)	3	4
	9175-114	Chauffeur, chauffeuse de camion-citerne	3	4
	9175-118	Chauffeur, chauffeuse de camion	3	4
	9175-122	Chauffeur, chauffeuse de camion tracteur pour semi-remorque	3	4
	9175-124	Conducteur, conductrice de véhicule de transport forestier	3	4
	9175-126	Conducteur, conductrice de camion malaxeur	3	4
	9175-128	Chauffeur, chauffeuse de véhicule de collecte sélective	3	4
	9175-129	Chauffeur, chauffeuse de camion à ordures	3	4
	9175-130	Chauffeur, chauffeuse de camion à benne basculante	3	4
	9175-136	Chauffeur, chauffeuse de camion-citerne de lait	3	4
	9175-134	Conducteur, conductrice de dépanneuse	3	4
	Cont. qué.	Chauffeur, chauffeuse de bétonnière		
	Cont. qué.	Conducteur, conductrice de fardier		
	9199-122	Conducteur, conductrice de matériel de déneigement	3	4
	9199-130	Conducteur, conductrice de matériel de déménagement urbain	3	3
	9171-110	Conducteur, conductrice d'autobus	3	4
	Cont. qué.	Conducteur, conductrice d'autobus scolaire		

Sources : – MEQ. Répertoires des profils de formation professionnelle, Index général et Transport. (16, 17)
– Emploi et Immigration Canada. Classification canadienne descriptive des professions. (1)

CHAPITRE 3.
Organisation de la formation professionnelle

3.1 Le secteur

3.2 LES FORMATIONS

LES FORMATIONS

A. PROGRAMMES D'ÉTUDES

Cette partie présente les programmes du secteur et leurs caractéristiques telles que connues à l'automne 1989.

Le tableau 12 indique, pour chacun des programmes et par ordre d'enseignement :

- le titre du programme;
- le code du programme;
- le type de formation (initiale ou complémentaire);
- la durée de la formation (nombre d'heures);
- la sanction des études;
- la catégorie du programme (par objectifs ou par contenu);
- le statut du programme (actif ou inactif) et
- les interventions de la DGFP.

Le tableau 3.2.A. présente la liste des écoles privées qui offrent un cours de conduite de camions lourds d'une durée de 100 à 200 heures. Ces cours sont offerts aux élèves qui désirent se qualifier pour l'obtention d'un permis de conduire de classe 1. Les données proviennent de la Direction générale de l'enseignement privé du MEQ.

Tableau 12
PROGRAMMES D'ÉTUDES DU SECTEUR PROFESSIONNEL

Programmes	Type de formation	Durée	Sanction	Catégorie de programme	Statut	Interventions
	Initiale/ Complémentaire	Heures		Par objectifs Par contenu	Actif Inactif	
Collégial						
– 248.02 Navigation	I	4 050	DEC	C	A	Révision 1985
– 280.02 Pilotage d'aéronefs	I	3 480	DEC	C	A	Révision 1985
– 285.01 Circulation aérienne	I	4 200	DEC	C	A	Révision 1985
– 410.07 Transport	I	3 850	DEC	C	A	Révision 1985
– 410.57 Transport	I	2 385	CEC	C	A	Révision 1982
– 415.47 Transport	I	1 050	AEC	C	A	Révision 1982
Secondaire						
– 1062 Conduite de camions lourds	I	435	CEP		A	Retiré en juin 1990
– 1479 Conduite de camions lourds	C	900	ASP			Retiré en juin 1990
– 1059 Conduite de camions lourds hors-route	I	240	CEP			Retiré en juin 1990
– 5007 Conduite de véhicules lourds routiers	I	750	CEP			Instauré en sept. 1990 Programme transitoire

Tableau 3.2.A.
COURS DE CONDUITE DE CAMIONS LOURDS, SECTEUR PRIVÉ

Organismes	Heures					
	Théorie	Pratique	Observation	Laboratoire	Stage	Total
S.A.A.Q.	46	125	125	33	–	329
– École du Routier Professionnel du Québec (1981)	58	33	33	16	120	260
– École de Conduite F.M. Division Camions lourds inc.	60	30	30	–	–	120
– Camion-École du Québec enr.	142	40	40	–	–	222
– Formation de routiers Express enr.	60	30	30	5	–	125
– Camion-École Rive-Sud (1987) inc.	86	30	30	–	–	146
– Centre de formation de routiers Lloyd inc.	52	36	36	–	120	244
– Centre de formation le Routier International	40	40	40	–	–	120
– Institut du camionnage du Québec inc.	48	40	40	–	–	128
– Acédémie du Routier professionnel	60	30	30	–	–	120

Source : MEQ. Direction générale de l'enseignement privé.

B. EFFECTIF SCOLAIRE

a) Secteur public

Le tableau 13 présente le nombre d'élèves inscrits et diplômés dans les deux ordres d'enseignement, collégial et secondaire, entre 1987 et 1990.

Tableau 13
EFFECTIF SCOLAIRE

Programmes	Régions	Public Privé	Jeunes Adultes	1986-1987		1987-1988		1988-1989		1989
				Insc.	Dipl.	Insc.	Dipl.	Insc.	Dipl.	Insc.
COLLÉGIAL						a		a		a
248.02 Navigation (Cégep de Rimouski)	01	Public	Jeunes		43	113	22	81	16	73
280.02 Pilotage d'aéronefs (Cégep de Chicoutimi)	02	Public	Jeunes		32	a 120	25	a 113	17	a 58
285.01 Circulation aérienne (Cégep de St-Jean-sur-Richelieu)	06.2	Public	Jeunes		–	–	1	–	–	–
410.07 Transport						a		a		a
(Cégep F.-X.-Garneau)	03	Public	Jeunes		23	16	7	19	11	10
(Cégep A.-Laurendeau)	06	Public	Jeunes		24	47	15	37	21	36
(Cégep Lionel-Groulx)	06	Public	Jeunes		12	29	21	15	10	5
			Sous-total		59	92	43	71	42	51
						Première année du collégial				
410.57 (Transport (CEC) (Cégep A.-Laurendeau)	06	Public	Adultes		10	37	16	15	12	37
415.47 Transport (AEC) (Cégep A.-Laurendeau)	06	Public	Adultes		5	–	–	–	–	–
a. Inscriptions à temps complet en 1re, 2e et 3e année du collégial. Sources : MESS. Bulletins statistiques : effectifs scolaires au cégep. (21)										
SECONDAIRE — JEUNES										
360-600 Conduite de camions lourds (suppl.)	06.1	Public	Jeunes	20	22					
360-600 Conduite de camions lourds (ASP découpé)	06.1	Public	Jeunes			19	16			
1479 Conduite de camions lourds (ASP)	06.1	Public	Jeunes					20	12	12
Source : MEQ. Direction de l'aide aux usagers.										1/2

Tableau 13
EFFECTIF SCOLAIRE

Programmes	Régions	Public Privé	Jeunes Adultes	1986-1987		1987-1988		1988-1989		1989
				Insc.	Dipl.	Insc.	Dipl.	Insc.	Dipl.	Insc.
SECONDAIRE — ADULTES										
Formation de base										
1062 (CEP)										
Conduite de camions lourds										
Centre de formation routière Jean-Talon	03	Public	Adultes							
CS de Charlesbourg										
MMSRFP				–		13		–		48
MEQ				33		32		32		32
Auto fin.				–		–		–		–
			Sous-total	33		45		32		80
Centre de formation du transport routier	06.1	Public	Jeunes/ Adultes							
CS Saint-Jérôme										
MMSRFP				62		45		15		48
MEQ				52		51		52		44
Auto fin.				16		16		17		64
			Sous-total	130		112		84		156
			Total	163		157		116		236
Formation partielle										
Conduite de camions lourds										
Centre de formation routière Jean-Talon	03	Public	Adultes							
CS de Charlesbourg										
MMSRFP				16		16		41		166
MEQ				1		–		–		–
Auto fin				141		169		570		696
			Sous-total	158		185		611		862
Centre de formation du transport routier	06.1									
CS Saint-Jérôme										
MMSRFP				103		33		240		347
MEQ				–		–		–		–
Auto fin.				–		–		300		448
			Sous-total	103		33		540		795
			Total	261		218		1 151		1 657
Source – MEQ. Étude sur les centres de formation suprarégionaux, mai 1989. (20) – Centres de formation										2/2

En ce qui concerne l'enseignement collégial, il faut noter que le programme Circulation aérienne (285.01) est inactif depuis le printemps 1987. Les programmes de transport (410.57 et 415.47) offerts aux adultes, à moins de recruter suffisamment d'élèves pour former un groupe, sont aussi voués à demeurer inactifs.

Au secondaire, il faut noter la présence d'une clientèle de jeunes inscrits en formation complémentaire (ASP) au centre de formation du transport routier de Saint-Jérôme. Ce programme a été retiré en juin 1990.

On remarque par ailleurs que dans les deux centres de formation (Saint-Jérôme et Charlesbourg), le nombre d'inscriptions aux programmes de formation de base et à temps partiel s'est accru de façon importante en 1989-1990.

Malgré cette augmentation, on n'arrive pas à satisfaire à la demande en raison des limites physiques de l'organisation et d'un financement insuffisant.

L'augmentation des inscriptions se traduit comme suit :

— formation de base (plein-temps) :

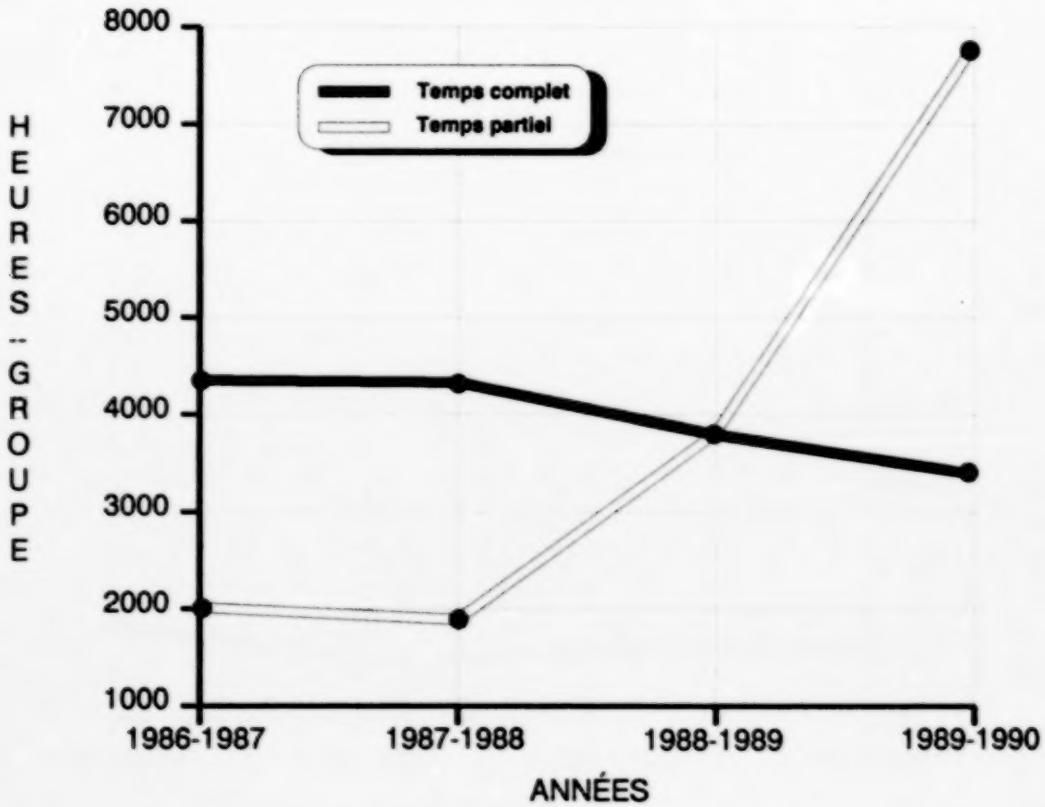
- augmentation de 15 à 96 inscriptions aux programmes financés par le MMSRFP;
- augmentation de 17 à 64 inscriptions, au centre de la CS Saint-Jérôme, aux programmes autofinancés;
- diminution de 84 à 74 inscriptions aux programmes financés par le MEQ;

— formation partielle (perfectionnement d'une durée de 5 à 100 heures);

- augmentation de 281 à 513 inscriptions aux programmes financés par le MMSRFP;
- augmentation de 870 à 1 144 inscriptions aux programmes autofinancés.

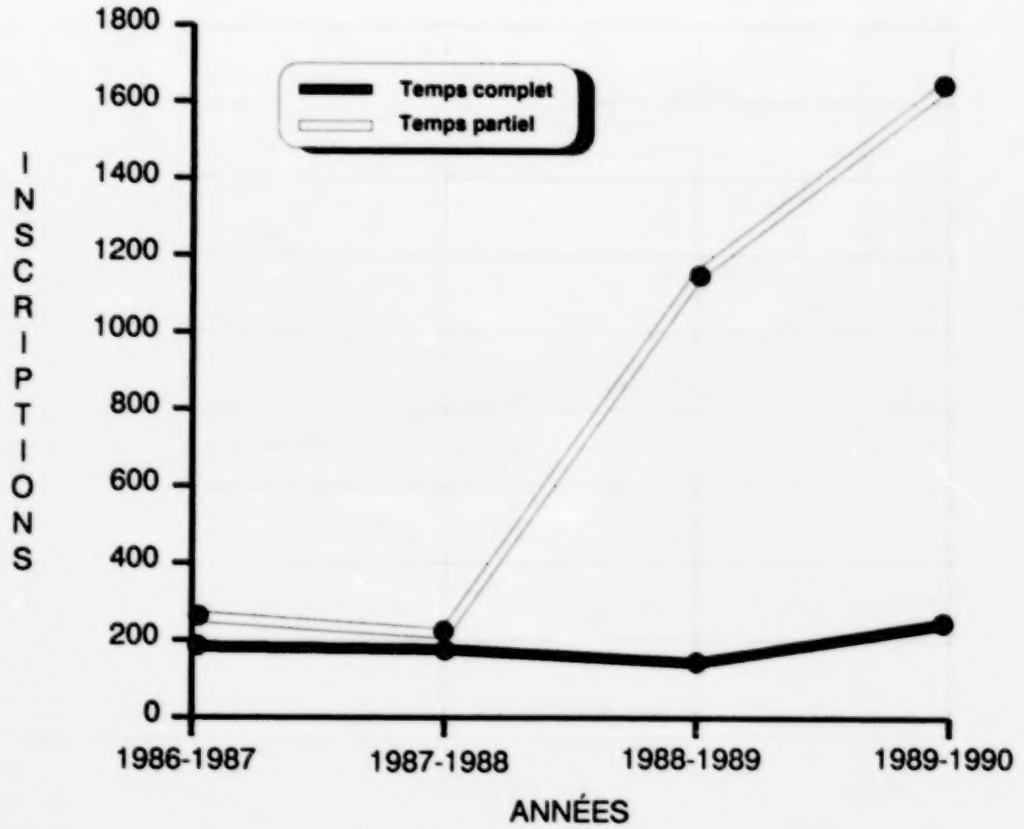
Les graphiques 3.2.B.a)1° et 2° permettent de saisir l'évolution des deux types de formation au regard de l'effectif scolaire de 1986 à 1990.

Graphique 3.2.B.a)1°
ÉVOLUTION DES COURS POUR ADULTES À TEMPS COMPLET ET À TEMPS PARTIEL DANS LES CENTRES DE SAINT-JÉRÔME ET DE CHARLESBOURG



Sources : MEQ, MMSRFP, 1989
Centres de formation, 1990

Graphique 3.2.B.a)2°
ÉVOLUTION DES INSCRIPTIONS EN FORMATION DE BASE ET PARTIELLE DANS LES CENTRES DE CHARLESBOURG ET DE SAINT-JÉRÔME



Source : Tableau 13

En ce qui concerne la formation de base (temps complet), on remarque que les courbes des inscriptions et des heures-groupe suivent à peu près la même trajectoire; toutefois, en 1990-1991, le nombre d'inscriptions devrait croître légèrement alors que les heures-groupe pourraient plus que doubler en raison de la durée du programme transitoire (750 heures).

En ce qui concerne la formation partielle (perfectionnement), les graphiques montrent que le nombre d'inscriptions s'accroît de façon très substantielle à compter de 1988-1989.

Ajoutons à cette analyse que les élèves inscrits à temps partiel (perfectionnement) sont, dans une proportion de 75 à 90 p. 100 des conducteurs de véhicules lourds routiers en emploi dans la région, alors que les élèves inscrits en formation de base proviennent d'un peu partout dans la province.

La clientèle féminine est d'environ 20 p. 100 notons que le recrutement d'apprenties-conductrices et d'apprentis conducteurs-conjoints est de plus en plus favorisé dans le domaine du transport routier de longue distance.

Enfin, il est important de noter que le nombre d'élèves inscrits, dans les centres d'emploi, aux programmes de formation de base de conduite de véhicules lourds routiers dépasse de loin les capacités d'accueil actuelles des deux centres de formation.

En effet, la clientèle pour la formation de base (temps-plein) totalise, dans les deux centres :

— 183 inscriptions en 1986;

— 176 inscriptions en 1987;

— 143 inscriptions en 1988 et

— 248 inscriptions en 1989.

b) Secteur privé

Le tableau 3.2.B.b) présente un aperçu du nombre d'élèves inscrits à temps plein et à temps partiel dans les établissements d'enseignement privé en 1988-1989.

Les données ont été obtenues au moyen d'un questionnaire soumis par la Direction générale de l'enseignement privé à seize écoles privées, dont quatorze ont répondu à la demande d'information.

Le tableau révèle que la durée des cours à temps plein varie, dans les écoles privées, entre 40 et 200 heures, la durée moyenne d'enseignement étant d'environ 100 heures.

Il indique également que le nombre d'élèves inscrits à temps plein en 1988-1989 était d'environ 1 200.

Tableau 3.2.B.b)
EFFECTIF SCOLAIRE, SECTEUR PRIVÉ, 1988-1989

Organisme	Plein temps		Temps partiel	
	Nombre	Heures	Nombre	Heures
École du Routier Professionnel du Québec (1981) inc. (quatre centres)	464	88 à 172	185 108 130	1-19 20-59 60 et +
Centre de formation du routier Lloyd inc.	(février 1989 à juin 1989)		69	1-19 20-59 60 et +
Camion-École du Québec enr.	212	400* *200 h en stage		
Institut du camionnage du Québec inc.	44	40	54	1-19 20-59 60 et +
Camion-École Rive-Sud (1987) inc.	64	130		
Centre de formation le Routier International (trois centres)	160	80		
Centre des Apprentis Routiers J.P.S. inc.	87	40 à 60		
École de conduite Lauzon (Langelier) inc. (Division Camions)	(10) (octobre 1989 à mars 1990)	(80)		
Formation de routiers Express enr.	100	80		
Sous-total	1 131	40 à 200	185 162 199	1-19 20-59 60 et +
Total	1 131	40 à 200	546	1 à 60 et +

Source : MEQ. Direction générale de l'enseignement privé, avril 1990.

C. ENSEIGNEMENTS

a) Secteur public

Dans le secteur public, deux organismes scolaires suprarégionaux sont autorisés à enseigner la conduite de véhicules lourds routiers :

— le centre de formation routière Jean-Talon, à la CS de Charlesbourg, et

— le centre de formation du transport routier, à la CS Saint-Jérôme.

Les deux centres de formation opèrent en collaboration avec les ministères de l'Éducation (MEQ), de la Main-d'oeuvre, de la Sécurité du revenu et de la Formation professionnelle (MMSRFP) et des Transports (MT), de même qu'avec des organismes socio-économiques régionaux tels que les centres d'emploi et les commissions de formation professionnelle (CFP).

Ces centres contractent également des ententes de services de nature ponctuelle avec des organismes scolaires périphériques. Le modèle type de ces ententes confie au conseil scolaire contractant et à ses partenaires socio-économiques locaux (centre d'emploi, CFP, entreprises) le soin de définir les besoins de formation et la démarche de financement; les centres assument, quant à eux, la prestation des services de formation en échange de compensations financières pour leurs frais.

Les deux centres ont été créés en 1976 pour assurer la formation des adultes. Celui de Saint-Jérôme a ajouté à ses fonctions en 1979 la formation complémentaire (ASP) pour les jeunes. Depuis 1986, ils sont autorisés à offrir les programmes de formation de base suivants :

— 1062 : Conduite de camions lourds (CEP) (Saint-Jérôme et Charlesbourg);

— 1479 : Conduite de camions lourds (ASP) (Saint-Jérôme).

D'autres programmes conduisant à des attestations de formation professionnelle sont également offerts au public dans les spécialités suivantes :

— conduite d'autobus scolaire;

— transport des matières dangereuses;

— conduite de camions-citernes;

— conduite en économie d'énergie;

— conduite de trains routiers;

— conduite de véhicules de déneigement;

— commis à l'expédition et à la réception (Charlesbourg);

— conduite de chariots élévateurs (Charlesbourg);

— conduite en transport forestier (Charlesbourg);

— conduite de camions à incendie (Saint-Jérôme);

— déménagement (clientèle et facturation) (Saint-Jérôme).

Les deux centres sont aussi mandatés par la Société d'assurance automobile du Québec (SAAQ) pour la qualification aux examens de permis de conduire de véhicules lourds routiers (camions et autobus).

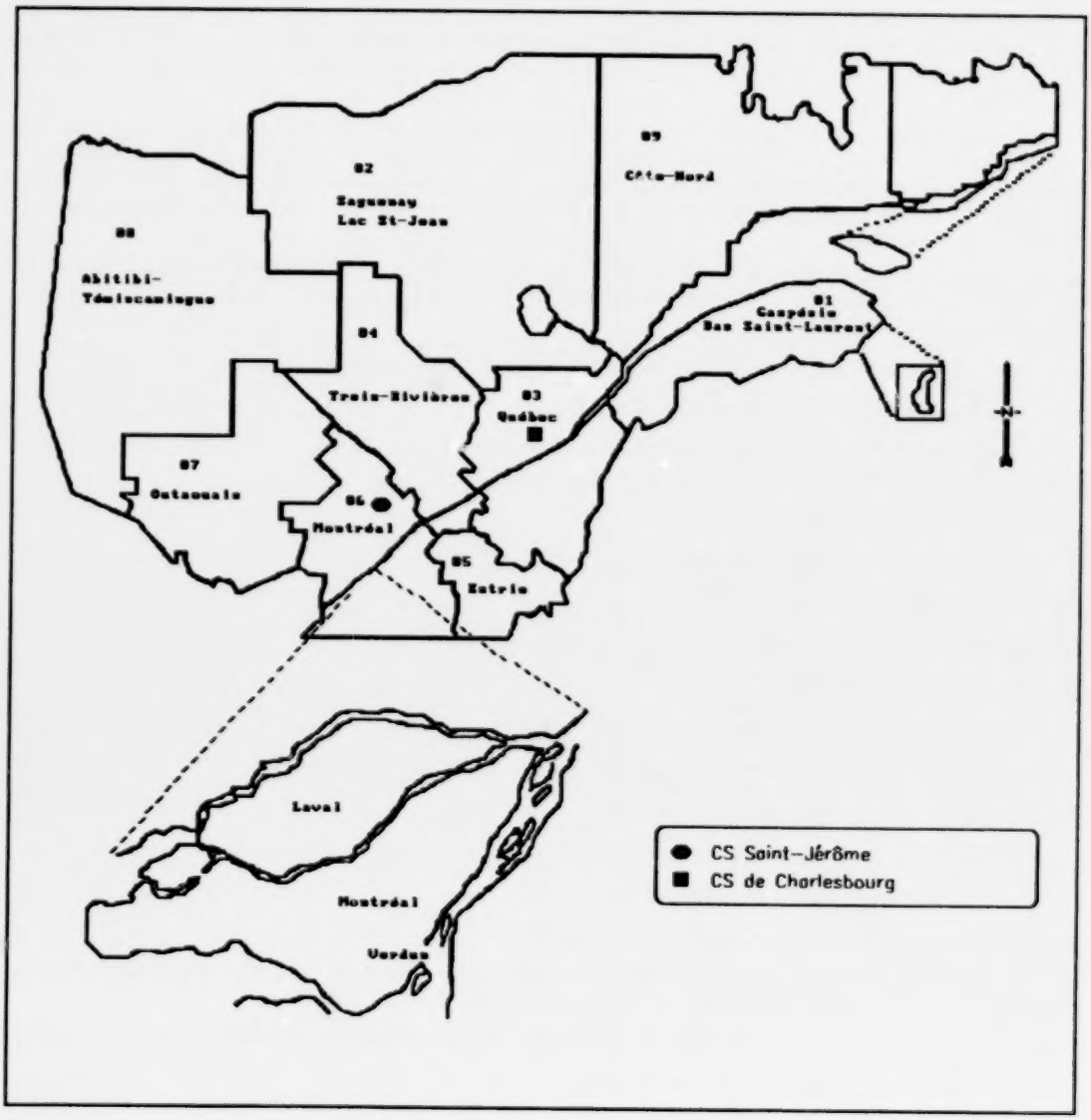
En 1990-1991, les deux centres n'offriront qu'un seul programme transitoire de formation de base de 750 heures :

— 5007 : Conduite de véhicules lourds routiers (CEP).

La conception et l'aménagement modulaires de ce programme permettent en tout temps de répondre aux besoins particuliers des élèves désirant une formation partielle.

La carte 3.2.C.a) situe sur le territoire les deux centres de formation routière.

Carte 3.2.C.a)
LOCALISATION DES CENTRES DE FORMATION ROUTIÈRE



b) Secteur privé

Dans le secteur privé, seize écoles offrent des cours de conduite de camions lourds, à plein temps ou à temps partiel.

Ces cours sont surtout offerts à ceux et celles qui désirent se qualifier pour l'obtention des permis de conduire de classes 3 et 1.

La liste des écoles et la durée des cours apparaissent au chapitre et au tableau 3.2.A.

c) Entreprises

Certaines entreprises de transport public sont mandatées par la Société d'assurance automobile du Québec (SAAQ) pour enseigner les habiletés minimales nécessaires à la conduite de véhicules lourds routiers.

Les entreprises en question appartiennent aux sous-secteurs du transport des personnes urbain, interurbain et scolaire, ou au sous-secteur du transport routier des marchandises.

(Voir la liste des programmes de la SAAQ à l'annexe I.)

D. CARACTÉRISTIQUES DES FORMATIONS

a) Tendances générales

La profession de conducteur de véhicules lourds routiers évolue au rythme de l'industrie du transport routier. Les tendances sont, dans ce dernier domaine :

— la fabrication de véhicules plus grands et plus sophistiqués;

— le recours à des techniques de pointe dans toutes les opérations de transport;

— l'adoption d'une nouvelle réglementation concernant la sécurité et l'environnement;

— l'accroissement de la concurrence...

L'organisation du secteur professionnel Transport se prête bien à la centralisation des ressources humaines et matérielles en raison des coûts élevés d'opération et d'immobilisation.

Le secteur Transport est caractérisé par une forte concentration d'élèves adultes en formation partielle.

b) Forces et faiblesses

Les deux centres de formation sont dotés d'un personnel expérimenté, de terrains, de bâtiments et de matériel importants.

Les programmes en vigueur répondent aux besoins des élèves, mais ils nécessitent une adaptation aux réalités du transport routier dans leur contenu, leur forme et leur durée.

Les guides pédagogiques d'établissement nécessitent la même adaptation que les programmes.

Le matériel didactique est abondant et de qualité. Il comprend entre autres :

— des guides destinés aux élèves et des cahiers d'exercices;

— des fiches individuelles d'observation pour les travaux pratiques;

— des documents audiovisuels (vidéos);

— un programme de suivi sur vidéo des exercices de conduite;

— des ordinateurs de bord couplés à un PC-IBM;

— un laboratoire mobile de simulateurs de conduite reliés à un terminal (huit postes de travail).

Les relations entre les centres de formation et les entreprises sont nombreuses et excellentes. Elles touchent surtout les entreprises intéressées par le recyclage et le perfectionnement de leurs conducteurs. Ces bonnes relations favorisent l'organisation de stages et le placement des élèves finissants.

Le taux de placement des élèves ayant terminé leur formation de base est estimé à 90 p. 100 et plus.

Les locaux sont satisfaisants mais modestes. À la CS Saint-Jérôme, l'atelier d'entretien mécanique est classé de qualité vétuste par les spécialistes de l'équipement.

Les deux centres de formation possèdent des flottes de véhicules vieillies. Un effort important de rajeunissement des flottes doit être fait en raison des exigences techniques auxquelles doit se plier la formation ainsi que de l'augmentation des besoins de main-d'oeuvre qualifiée. Les véhicules pourraient être remplacés après cinq ans d'utilisation.

Aucun des deux centres n'offre de programme de perfectionnement au personnel enseignant.

Toutefois, les contacts continus qu'ont les enseignants avec l'industrie du transport routier lors des sessions de formation en établissement, et la possibilité qu'ils ont de travailler pour des transporteurs durant les fins de semaine ou les vacances favorisent la mise à jour de leurs connaissances.

Environ 150 heures par année sont dévolues aux enseignants à cette fin.

CHAPITRE 4.
Écarts entre l'offre de diplômés et la demande supplémentaire de main-d'oeuvre

4.1 ÉCART ENTRE L'OFFRE DE FORMATION ET LA DEMANDE SUPPLÉMENTAIRE DE CONDUCTEURS DE VÉHICULES LOURDS ROUTIERS

4.2 Explication de l'écart

L'ÉCART ENTRE L'OFFRE DE FORMATION ET LA DEMANDE SUPPLÉMENTAIRE DE CONDUCTEURS DE VÉHICULES LOURDS ROUTIERS

Les chapitres 2 et 3 ont permis, d'une part, de tracer un portrait des besoins supplémentaires de conducteurs de véhicules lourds routiers et, d'autre part, d'examiner l'infrastructure au moyen de laquelle se fait actuellement la formation de ces conducteurs au Québec. Le présent chapitre traite de l'écart entre ces deux situations.

Le tableau 14 présente, pour ce faire :

— les besoins annuels de main-d'oeuvre;

— le nombre d'inscriptions à plein temps aux programmes du secteur en 1988-1989 et 1989-1990;

— le nombre de places disponibles;

— une évaluation de l'écart.

On notera que les inscriptions à plein temps dans les établissements d'enseignement privé n'ont pas été retenues en raison de la durée insuffisante des cours qu'on y donne.

Tableau 14
ÉCART ENTRE L'OFFRE DE FORMATION ET LA DEMANDE DE CONDUCTEURS DE VÉHICULES LOURDS ROUTIERS

Programmes	Demande annuelle	Inscriptions[c]		Places disponibles	Écart Offre/demande
		1988	1989		
– 1062 Conduite de camions lourds (CEP)		116	236		
– 1479 Conduite de camions lourds (ASP)		20	12		
Total		136	248		
– 5007 Conduite de véhicules lourds routiers (CEP transitoire)					
– camions	500[a]			264[d]	Déficit important
– autobus*	123[b]	–	–		

a. Référence : section 2.1.C, perspective générale
b. Référence : tableau 2.1.C.c)2°, long terme
c. Référence : tableau 13, formation de base, jeunes-adultes
d. Ratio : 20 élèves / groupe X 750 heures
* Inactif depuis 1987 en formation de base (autobus scolaires)

CHAPITRE 4.
Écarts entre l'offre de diplômés et la demande supplémentaire de main-d'oeuvre

4.1 Écart entre l'offre de formation et la demande supplémentaire de conducteurs de véhicules lourds routiers

4.2 EXPLICATION DE L'ÉCART

EXPLICATION DE L'ÉCART

La demande annuelle supplémentaire de conducteurs de véhicules lourds routiers a été estimée à 500 conducteurs de camions lourds et à 123 conducteurs d'autobus. Or, les deux centres ont formé 246 conducteurs de véhicules lourds routiers en 1989-1990 (formation initiale).

La capacité maximale de formation des deux centres est, par ailleurs, estimée à 264 élèves à plein temps. Cette estimation est basée sur un ratio de 20 élèves par groupe pour une formation de 750 heures, et sur une utilisation optimale des ressources humaines, des locaux et de l'équipement actuels.

Étant donné l'offre et la demande de formation, il existe un sérieux déficit de formation initiale, surtout dans le domaine de la conduite de camions lourds, puisque la grande majorité des entreprises de transport terrestre des personnes assume la formation initiale de ses conducteurs.

CHAPITRE 5.
Hypothèses de développement

5.1 HYPOTHÈSES DE DÉVELOPPEMENT RELATIVES AU PROGRAMME CONDUITE DE VÉHICULES LOURDS ROUTIERS

5.2 Les lignes directrices

LES HYPOTHÈSES DE DÉVELOPPEMENT RELATIVES AU PROGRAMME CONDUITE DE VÉHICULES LOURDS ROUTIERS

L'étude des caractéristiques et des tendances de l'industrie du transport routier en regard de la formation des conducteurs de véhicules lourds routiers donne lieu à une série de considérations.

L'industrie du transport routier, en plus d'avoir une taille respectable, revêt une importance stratégique pour à peu près tous les autres secteurs d'activité économique. Or, on prévoit que le camionnage augmentera de 15 p. 100 d'ici 1995 au Canada (9) tandis qu'on assiste à une nette croissance du transport par autobus nolisé. Malgré un plafonnement de l'achalandage du transport en commun urbain et interurbain, on pressent également une demande de services améliorés.

L'industrie du transport routier est touchée par l'introduction rapide de nouvelles techniques venues modifier la conception et la fabrication des véhicules lourds, de même que le déroulement des diverses opérations de transport (expédition, réception, attribution de tâches, communications, etc.). Ces changements technologiques ont une incidence importante sur les exigences de qualification des conducteurs.

Emploi et Immigration Canada estimait à 61 671, en 1988, le nombre de conducteurs de camions au Québec (dont 90 p. 100 étaient autodidactes), et à 12 681 le nombre de conducteurs d'autobus.

On estime les besoins annuels supplémentaires de conducteurs de véhicules lourds routiers à environ 500 dans le sous-secteur du camionnage, et à 123 (ou plus) dans le sous-secteur du transport des personnes; cette demande additionnelle s'applique à des aspirants conducteurs ou aspirantes conductrices dont les qualifications professionnelles sont supérieures aux normes minimales d'obtention des permis de conduire correspondants.

En camionnage, la pénurie la plus sévère de main-d'oeuvre se situe parmi les conducteurs de longue distance dans le transport pour compte d'autrui; en ce qui concerne le transport des personnes, on signale des pénuries de conducteurs d'autobus dans les différents sous-secteurs du transport en commun.

Le secteur professionnel Transport se situe actuellement au stade de l'harmonisation des groupes d'élèves jeunes et adultes; on y expérimente aussi un réaménagement des programmes antérieurs à 1990 en un seul programme transitoire de conduite de véhicules lourds routiers.

L'examen des besoins qualitatifs et quantitatifs de formation en regard des programmes qui étaient offerts jusqu'en 1990 permet de justifier le développement de ce nouveau programme d'études selon le cadre général prévu à la Direction générale de la formation professionnelle du ministère de l'Éducation.

Ce programme aurait pour objectif de former des conducteurs de véhicules lourds routiers faisant le transport de personnes et de marchandises.

Une autre hypothèse de développement consisterait, par ailleurs, à analyser la pertinence de développer des programmes distincts préparant à la conduite de camions lourds et d'autobus.

Les éléments qui motivent cette hypothèse sont :

- l'importance de bien distinguer les deux types de véhicules de transport pour mieux répondre aux besoins de formation;
- l'importance des particularités techniques et mécaniques des deux types de véhicules;
- l'importance de bien distinguer les responsabilités inhérentes au transport de marchandises de celles qui entourent le transport de passagers.

CHAPITRE 5.
Hypothèses de développement

5.1 Hypothèses de développement relatives au programme Conduite de véhicules lourds routiers

5.2 LES LIGNES DIRECTRICES

LIGNES DIRECTRICES

A. BESOINS PRIORITAIRES

La priorité du secteur Transport est de développer un ou deux programmes de conduite de véhicules lourds routiers suivant le processus en vigueur à la Direction générale de la formation professionnelle.

La démarche pourrait être la suivante :

- l'acceptation de cette étude comme étant une étude préliminaire à l'élaboration de programmes;
- la tenue d'un atelier d'analyse de situation de travail pour déterminer le nombre, la structure, le contenu et la durée de la formation;
- l'établissement d'un échéancier de travail.

B. TYPES D'ÉLÈVES ET TYPES DE FORMATION

La plupart des professions auxquelles préparent les programmes du secteur sont classées dans la CCDP de niveau FG 3 (formation générale) et PPS 4 (préparation professionnelle spécifique). Les élèves inscrits à ces programmes sont donc aptes à recevoir un certificat d'études professionnelles (CEP).

Toutefois, l'expérience de conduite que pose comme condition d'admission la SAAQ et les exigences de qualification accrues formulées par les transporteurs incitent à destiner les programmes à des élèves plus scolarisés et âgés d'au moins 18 ans en ce qui concerne la conduite de camions lourds.

L'harmonisation des groupes d'élèves jeunes et adultes aux fins d'inscription aux programmes de conduite de véhicules lourds routiers constitue donc une problématique particulière au secteur Transport.

Pour des raisons d'expérience, de sécurité et d'assurance, la plupart des transporteurs ont longtemps fixé à 25 ans le seuil d'accès au métier, obligeant les candidats plus jeunes à acquérir une expérience préalable par la conduite de véhicules plus petits.

Aujourd'hui, l'accès au métier de conducteur de véhicules lourds routiers pourrait se trouver facilité pour les jeunes candidats et candidates ayant reçu une formation professionnelle adaptée aux exigences de l'industrie et reconnue comme telle.

C. LIEUX DE FORMATION

Comme il a été mentionné à la section 3.2.D. (Caractéristiques des formations), le secteur professionnel Transport se prête bien à une organisation centralisée en raison des coûts élevés d'immobilisation et d'opération.

Les centres publics de formation sont localisés dans les régions de Montréal et de Québec qui regroupent à elles seules plus de 70 p. 100 des conducteurs de véhicules lourds routiers du Québec.

Malgré quelques inconvénients inhérents à cette particularité, le secteur Transport doit développer ces deux centres de façon à pouvoir combler les besoins de formation de l'ensemble du territoire.

Les deux centres de formation doivent ainsi chercher à étendre leurs services à toutes les régions du Québec en concluant des ententes bipartites avec les organismes scolaires qui enregistrent des besoins de formation de conducteurs de véhicules lourds routiers.

LIGNES DIRECTRICES

A. BESOINS PRIORITAIRES

La priorité du secteur Transport est de développer un ou deux programmes de conduite de véhicules lourds routiers suivant le processus en vigueur à la Direction générale de la formation professionnelle.

La démarche pourrait être la suivante :

- l'acceptation de cette étude comme étant une étude préliminaire à l'élaboration de programmes;
- la tenue d'un atelier d'analyse de situation de travail pour déterminer le nombre, la structure, le contenu et la durée de la formation;
- l'établissement d'un échéancier de travail.

B. TYPES D'ÉLÈVES ET TYPES DE FORMATION

La plupart des professions auxquelles préparent les programmes du secteur sont classées dans la CCDP de niveau FG 3 (formation générale) et PPS 4 (préparation professionnelle spécifique). Les élèves inscrits à ces programmes sont donc aptes à recevoir un certificat d'études professionnelles (CEP).

Toutefois, l'expérience de conduite que pose comme condition d'admission la SAAQ et les exigences de qualification accrues formulées par les transporteurs incitent à destiner les programmes à des élèves plus scolarisés et âgés d'au moins 18 ans en ce qui concerne la conduite de camions lourds.

L'harmonisation des groupes d'élèves jeunes et adultes aux fins d'inscription aux programmes de conduite de véhicules lourds routiers constitue donc une problématique particulière au secteur Transport.

Pour des raisons d'expérience, de sécurité et d'assurance, la plupart des transporteurs ont longtemps fixé à 25 ans le seuil d'accès au métier, obligeant les candidats plus jeunes à acquérir une expérience préalable par la conduite de véhicules plus petits.

Aujourd'hui, l'accès au métier de conducteur de véhicules lourds routiers pourrait se trouver facilité pour les jeunes candidats et candidates ayant reçu une formation professionnelle adaptée aux exigences de l'industrie et reconnue comme telle.

C. LIEUX DE FORMATION

Comme il a été mentionné à la section 3.2.D. (Caractéristiques des formations), le secteur professionnel Transport se prête bien à une organisation centralisée en raison des coûts élevés d'immobilisation et d'opération.

Les centres publics de formation sont localisés dans les régions de Montréal et de Québec qui regroupent à elles seules plus de 70 p. 100 des conducteurs de véhicules lourds routiers du Québec.

Malgré quelques inconvénients inhérents à cette particularité, le secteur Transport doit développer ces deux centres de façon à pouvoir combler les besoins de formation de l'ensemble du territoire.

Les deux centres de formation doivent ainsi chercher à étendre leurs services à toutes les régions du Québec en concluant des ententes bipartites avec les organismes scolaires qui enregistrent des besoins de formation de conducteurs de véhicules lourds routiers.

CHAPITRE 6.
Programmes à développer et autres mesures à prendre

6.1 LES PROGRAMMES ET LES CENTRES DE FORMATION

6.2 Les autres mesures

LES PROGRAMMES ET LES CENTRES DE FORMATION

A. PROGRAMMES D'ÉTUDES

a) Première hypothèse

Suivant la première hypothèse présentée au chapitre 5 de ce document, le secteur Transport doit élaborer, suivant le processus en vigueur à la Direction générale de la formation professionnelle du MEQ, un programme conduisant à un certificat d'études professionnelles (CEP) et ayant pour but d'assurer la formation initiale de conducteurs de véhicules lourds routiers.

Ce programme devra être accompagné des guides habituels. En outre, pour tenir compte des besoins des élèves, il devra :

- rendre compte de la complexité des professions auxquelles il prépare; cette complexité aura été évaluée dans un atelier d'analyse de situation de travail;
- préparer, d'une manière générale, à la conduite des différents types de véhicules lourds routiers;
- répondre, s'il y a lieu de le faire, à des besoins plus particuliers de formation;
- être conçu suivant une approche modulaire pour répondre à la fois aux besoins des élèves en formation initiale et à ceux des élèves en formation complémentaire ou partielle;
- comporter un module d'intégration au marché du travail pouvant servir à enseigner la conduite de véhicules lourds routiers à vocation particulière.

b) Seconde hypothèse

Dans le cas où l'on déciderait, suivant la seconde hypothèse, de développer des programmes distincts pour la formation des conducteurs de camions lourds et d'autobus, il reviendrait aux participants à l'atelier d'analyse de situation de travail de préciser les contenus communs et particuliers de ces programmes, tout comme il leur reviendrait d'en établir la durée.

B. CENTRES DE FORMATION

Le secteur Transport doit développer les centres de formation de Charlesbourg et de Saint-Jérôme dans le cadre de leur mandat suprarégional actuel.

L'objectif terminal de développement du secteur doit être de combler l'écart entre la demande annuelle de conducteurs «qualifiés» de véhicules lourds routiers et l'offre de formation (cf. tableau 14).

La tableau 6.1.B. présente les scénarios de développement des deux centres à court et à moyen termes.

Tableau 6.1.B.
SCÉNARIOS DE DÉVELOPPEMENT DES CENTRES DE FORMATION

Scénarios de développement	Nombre de places disponibles	Formation initiale	Formation complémentaire	Formation partielle
		Nombre d'élèves (750 heures)	Nombre d'élèves (150 à 300 heures)	
– Court terme	264[a]	180 à 260	0 à 160	Selon la demande
– Moyen terme				
– camions	500[b]	500 à 620	0 à 240	Selon la demande
– autobus	123[b]			

Source : Tableau 14.
a. : Nombre de places disponibles en 1990-1991 sur la base d'un ratio de 20 élèves / groupe / 750 heures.
b. : Objectif de développement de 500 places pour la formation en Conduite de camions lourds et de 123 places en Conduite d'autobus, basé sur la demande annuelle à long terme.

a) Développement à court terme

À court terme, on doit favoriser l'introduction du programme transitoire de formation initiale (750 heures), tout en maintenant les services de formation complémentaire et partielle selon les besoins enregistrés.

Actuellement, la capacité de rendement optimal des deux centres est établie à 264 places sur une base de 20 élèves par groupe pour une formation de 750 heures.

Le recrutement des élèves pourrait être fait de la façon suivante :

— en formation initiale (750 heures), un minimum de 180 élèves débutants et apprentis-conducteurs de véhicules lourds routiers;

— en formation complémentaire (150-300 heures), un maximum de 160 élèves en emploi ou chômeurs détenant :

- soit une expérience de conduite de véhicules routiers plus petits (camions porteurs);
- soit les qualifications minimales nécessaires à l'obtention du permis de conduire de classe 1, qualifications acquises en entreprise ou en institution, publique ou privée.

Cette formation complémentaire aurait comme objectif terminal de satisfaire aux exigences de qualification de la formation de base.

Ce scénario de développement à court terme permettrait de former jusqu'à 340 des 500 nouveaux conducteurs ou nouvelles conductrices «qualifiés» de véhicules lourds routiers demandés annuellement.

b) Développement à moyen terme

Le développement à moyen terme des deux centres vise à porter à au moins 500 le nombre de places disponibles pour la formation initiale des conducteurs ou conductrices de véhicules lourds routiers (camions et autobus).

Cet objectif de développement est basé sur l'estimation de la demande annuelle à long terme de conducteurs «qualifiés» de camions lourds et d'autobus (cf. tableau 14), et ne prévaut que si cette demande se maintient.

Le scénario de développement à moyen terme inclut le maintien des services de formation complémentaire et partielle.

CHAPITRE 6.
Programmes a développer et autres mesures à prendre

6.1 Les programmes et les centres de formation

6.2 LES AUTRES MESURES

LES AUTRES MESURES

Le plan d'action proposé à la section 6.1 sous-entend de multiples démarches pédagogiques, administratives et financières.

Parmi les autres mesures à prévoir, les plus pertinentes sont :

- la réalisation d'études d'impact pour le développement des ressources humaines, matérielles et financières des deux centres de formation;
- l'évaluation des besoins de perfectionnement du personnel enseignant et la planification de programmes de perfectionnement en établissement.

BIBLIOGRAPHIE ET LISTE DE PERSONNES-RESSOURCES

RÉFÉRENCES BIBLIOGRAPHIQUES

Personnes-ressources

RÉFÉRENCES BIBLIOGRAPHIQUES

Référence	Titre du document	Personne contactée	Téléphone
(1)	Classification canadienne descriptive des professions	Emploi et Immigration Canada	
(2)	Système de projection des professions au Canada	Sylvain Belisle Emploi et Immigration Canada	(514) 283-4942
(3)	Classification des activités économiques	Bureau fédéral de la statistique	
(4)	Classification type des industries (1980)	Statistique Canada	
(5)	Fichier central des entreprises du Québec	Francine Poulin	(418) 643-3778
(6)	Mémento statistique du transport au Québec (1986-1987)	Ministère des Transports du Québec Centre documentaire	(418) 643-1702
(7)	Transport scolaire, analyse du système québécois, 1988	Ministère des Transports du Québec Centre documentaire	(418) 643-1702
(8)	Étude économique dans d'industrie du transport scolaire, avril 1989	Association du transport écolier du Québec	
(9)	L'industrie canadienne du camionnage, printemps 1990	Price Waterhouse, pour Emploi et Immigration Canada	
(10)	Le camionnage pour compte d'autrui au Québec, mai 1989	Ministère des Transports du Québec Centre documentaire	(418) 643-1702
(11)	Bilan 1988 - Tome 1, Accidents, parc automobile, permis de conduire	Société de l'assurance automobile du Québec Direction de la statistique	(418) 643-4836
(12)	Surplus et pénuries de main-d'oeuvre pour 1990	Ministère de la Main-d'oeuvre, de la Sécurité du revenu et de la Formation professionnelle	
(13)	Composition industrielle des professions de l'étude (exploitation spéciale du recensement de 1986)	Commission de l'emploi et immigration Canada	

Référence	Titre du document	Personne contactée	Téléphone
(14)	Impact des nouvelles technologies sur la structure économique du Québec, Le transport routier, ferroviaire et aérien, août 1987	Institut national de recherche scientifique et Université du Québec à Trois-Rivières	
(15)	Sommaire des activités 1988-1989, Direction de la recherche, 4e trimestre 1989	Ministère des Transports du Québec	
(16)	Répertoire des profils de formation professionnelle, Transport, 1er trimestre 1987	Centre de développement des profils de formation professionnelle, MEQ	
(17)	Répertoire des profils de formation professionnelle, Index général, 3e trimestre 1986	Centre de développement des profils de formation professionnelle, MEQ	
(18)	Cahiers de l'enseignement collégial, cahier 1	Ministère de l'Enseignement supérieur et de la Science	
(19)	Carte des enseignements professionnels, 1989-1990	Direction générale de la formation professionnelle, MEQ	
(20)	Étude sur les centres de formation à vocation suprarégionale, mai 1989	Direction générale de l'enseignement aux adultes, MEQ	
(21)	Bulletins statistiques : effectifs scolaires au cégep de 1986 à 1989	Ministère de l'Enseignement supérieur et de la Science	
(22)	Monographie sectorielle : Transport et entreposage au Québec, février 1985	Commission de la santé et de la sécurité du travail (CSST)	
(23)	Programmes pour la formation d'apprentis conducteurs par des mandataires accrédités	Société de l'assurance automobile du Québec, Direction du dossier conducteur	
(24)	L'industrie du camionnage au Québec, La sous-traitance, juillet 1990	Rapport du comité Charbonneau Assemblée législative	
(25)	Recueil d'indicateurs de programmes, Transport en commun, avril 1990	Service de l'évaluation des programmes Ministère des Transports du Québec	

BIBLIOGRAPHIE ET LISTE DE PERSONNES-RESSOURCES

Références bibliographiques

PERSONNES-RESSOURCES

BIBLIOGRAPHIE ET LISTE DE PERSONNES-RESSOURCES

Références bibliographiques

PERSONNES-RESSOURCES

PERSONNES-RESSOURCES

Association du camionnage du Québec
Louis Fahndrich, vice-président
Tél.: (514) 527-1356

Ministère de l'Éducation du Québec
Direction générale de l'enseignement privé
Paul Vigneau
Tél.: (418) 646-3930

Commission scolaire Saint-Jérôme
Centre de formation du transport routier
Jean Olczyk, directeur
Tél. : (514) 430-8871

Société de l'assurance automobile du Québec
Service des normes d'enseignement
Jean-Yves Lord
Tél. : (418) 643-3831

Ministère des Transports du Québec
Direction du transport des marchandises
Gilles Gonthier
Tél. : (418) 643-4556
Donald Fallu
Tél. : (418) 643-2717

Ministère des Transports du Québec
Développement du transport terrestre des personnes
Michel Beaulé
Tél. : (418) 643-7466

Association des propriétaires d'autobus du Québec
Jacques Guay, vice-président exécutif
Tél. : (418) 522-7131

Commission de transport de la communauté urbaine de Québec (CTCUQ)
Johanne Garneau, Service du personnel
Tél. : (418) 627-2351

Syndicat des employés du transport public du Québec métropolitain inc. (CSN)
Henri Massé, président
Tél. : (418) 623-0942

Ministère de l'Éducation du Québec
Direction des études sur l'emploi et les carrières
Normand Pelletier
Tél.: (418) 643-1969

Commission scolaire de Charlesbourg
Centre de formation routière
Jean-Pierre Lessard, directeur
Tél. : (418) 849-5580

Ministère de la Main-d'oeuvre, de la Sécurité du revenu et de la Formation professionnelle
Service des secteurs d'activité économique
Mario Théroux
Tél. : (514) 873-8341

Société de l'assurance automobile du Québec
Direction de la statistique
Réal Marchand, directeur
Fernand Pichette
Tél. : (418) 643-3831

Ministère des Transports du Québec
Centre de documentation
Sylvia Roy
Tél. : (418) 643-1702

Formation Pro FP enr.
Pierre-Paul Racicot
Tél. : (418) 649-0910

Association du transport écolier du Québec
Jean-Pierre Roy, conseiller juridique
Tél. : (514) 655-1360

Autobus Laval ltée
Daniel Bouchard, Service du personnel
Tél. : (418) 667-3265

Association du transport urbain du Québec (ATUQ)
Ginette Milord, Sous-comité des ressources humaines
Tél. : (819) 770-7900

ANNEXE I

Programmes pour la formation d'apprentis conducteurs par des mandataires accrédités par la SAAQ

— Conducteur d'un ensemble de véhicules routiers (porteurs et remorques) :

- programme d'au moins 320 heures comportant 74 p. 100 d'apprentissage pratique.

— Conducteur de camion porteur :

- programme d'au moins 173 heures comportant 55 p. 100 d'apprentissage pratique.

— Conducteur d'autobus scolaire :

- programme d'au moins 133 heures comportant 60 p. 100 d'apprentissage pratique.

— Conducteur d'autobus interurbain :

- programme d'au moins 130 heures comportant 62 p. 100 d'apprentissage pratique.

— Conducteur d'autobus urbain :

- programme d'au moins 93 heures comportant 54 p. 100 d'apprentissage pratique.

Source : Société d'assurance automobile du Québec, Direction du dossier conducteur (23)

SIGLES, ABRÉVIATIONS ET ACRONYMES

ACQ	Association du camionnage du Québec
AEC	Attestation d'études collégiales
APAQ	Association des propriétaires d'autobus du Québec
ASP	Attestation de spécialisation professionnelle
ATEQ	Association du transport écolier du Québec
ATUQ	Association du transport urbain du Québec
CAE	Classification des activités économiques (Canada)
CAEQ	Classification des activités économiques du Québec
CCDP	Classification canadienne descriptive des professions
CEC	Certificat d'études collégiales
CEIC	Commission de l'emploi et immigration Canada
CEP	Certificat d'études professionnelles
CFP	Commission de formation professionnelle
CSST	Commission de la santé et de la sécurité du travail
CTI	Classification type des industries
CTQ	Commission du transport du Québec
DEC	Diplôme d'études collégiales
DEP	Diplôme d'études professionnelles
DGEA	Direction générale de l'enseignement aux adultes
DGEP	Direction générale de l'enseignement privé
DGFP	Direction générale de la formation professionnelle
EIC	Emploi et Immigration Canada
FG	Formation générale
INRS	Institut national de recherche scientifique
MEQ	Ministère de l'Éducation du Québec
MESS	Ministère de l'Enseignement supérieur et de la Science
MMSRFP	Ministère de la Main-d'oeuvre, de la Sécurité du revenu et de la Formation professionnelle
MT	Ministère des Transports
PME	Petites et moyennes entreprises
PPS	Préparation professionnelle spécifique
SAAQ	Société d'assurance automobile du Québec
SPPC	Service de projection des professions au Canada

Gouvernement du Québec
Ministère
de l'Éducation

020801 Orientations pour le déve-
7890009 loppement du secteur.

CENTRE DE DOCUMENTATION
DATE DE RETOUR DU DOCUMENT

93-11-19	Reine Guérin

9091-0470

55-1408